

Universität Stuttgart  
Abteilung Wirkungsgeschichte der Technik  
Projektseminar: History Marketing als Berufsfeld für Historiker  
am Beispiel Porsche  
Leitung: Dr. Thomas Schuetz

Wintersemester 2013/14

**Ökologie –  
Ein Thema der Porsche-Werbung  
in den 1970er Jahren der BRD?**

vorgelegt von:

Marius Penz

3. Sem./ GNT, Pol.

# Ökologie – Ein Thema der Porsche-Werbung in den 1970er Jahren der BRD?

1. Einleitung .....	2
2. Definition der grundlegenden Begriffe.....	3
2.1 Ölkrise .....	3
2.2 Ökologie .....	3
2.3 Werbung .....	4
3. Werbeanalyse unter dem Aspekt der Ökologie .....	5
4. Fazit.....	9
5. Literaturverzeichnis .....	10
6. Anhang .....	16

## Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die Hausarbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe, alle Ausführungen, die anderen Schriften wörtlich oder sinngemäß entnommen wurden, kenntlich gemacht sind und die Arbeit in gleicher oder ähnlicher Fassung noch nicht Bestandteil einer Studien- oder Prüfungsleistung war.

*Lauffen a. N. 15.03.2014 Markus Penz*

Ort, Datum

Unterschrift

## 1. Einleitung

„Ich konnte den Sportwagen meiner Träume nicht finden, also habe ich ihn selbst gebaut.“<sup>1</sup> soll Ferdinand Porsche gesagt haben. Ein solcher „Traum-Sportwagen“ wird meist mit Schnelligkeit, Komfort und Sicherheit, jedoch kaum mit Umweltfreundlichkeit assoziiert. Sind Sportwagen und Ökologie unvereinbare Gegensätze? In dieser Arbeit wird die durch Werbung suggerierte Einstellung der Firma Porsche zum Thema „Ökologie“ analysiert. Dabei wird der Frage nachgegangen, welche Produkteigenschaften Image bildend beworben werden. Es wird die These vertreten: Porsche versucht sich durch Werbung ein ökologisches Firmenimage zu geben.

Zeitlich und räumlich ist die Arbeit auf die 1970er Jahre der BRD eingegrenzt, um zu prüfen, ob die erste Ölkrise nach dem zweiten Weltkrieg und das folglich wachsende Umweltbewusstsein der Bevölkerung Auswirkungen auf die Werbestrategie von Porsche hatten.

Beginnend mit der Vermittlung von Grundlagen zu den tragenden Begriffen „Ölkrise“, „Ökologie“ und „Werbung“, konzentriert sich die Arbeit auf die Analyse und Kontextualisierung von ausgewählten Porsche-Werbeanzeigen. Als Grundlage dienen Dieter Landenbergers Publikation „Porsche – Die Marke – Die Werbung – Geschichte einer Leidenschaft“<sup>2</sup> und dank der freundlichen Unterstützung des Porschearchivs sämtliche Anzeigen der Jahre 1970 bis 1979. Eine Auswahl davon ist im Anhang (Abb. 1-21) zu finden.

---

<sup>1</sup> Onlinesammlung von Zitaten: [http://www.nur-zitate.com/autor/Ferdinand\\_Porsche](http://www.nur-zitate.com/autor/Ferdinand_Porsche) (11.03.2014).

<sup>2</sup> Landenberger, Dieter: Porsche. Die Marke. Die Werbung. Geschichte einer Leidenschaft. Köln 2008.

## 2. Definition der grundlegenden Begriffe

### 2.1 Ölkrise

Um Werbung angemessen interpretieren zu können, ist es wichtig, den politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kontext zu betrachten. Die wirtschaftlichen und politischen Folgen der ersten Ölkrise seit dem zweiten Weltkrieg wirken sich maßgeblich auf die Automobilindustrie der BRD aus und werden daher kurz vorgestellt.

Im Herbst 1973 verwendet die OPEC<sup>3</sup> das Erdöl als politische Waffe, indem sie westliche Industrieländer mit Erdöl-Exportbeschränkungen für ihre israelfreundliche Politik im israelisch-arabischen Jom-Kippur-Krieg sanktioniert. Daraufhin verabschiedet der Bundestag am 09. November ein Energiesicherungsgesetz. Fahrverbote an vier Sonntagen und eine sechsmonatige Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit für Autobahnen auf 100 km/h und für Landstraßen auf 80 km/h sind die Folge.<sup>4</sup> Die erhöhten Ölpreise führen zu einer Wirtschaftskrise: Im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt sich im Jahr 1974 die Arbeitslosigkeit nahezu und der Absatz von Autos sinkt um 24 Prozent.<sup>5</sup> 1979/80 entsteht die zweite Ölkrise,<sup>6</sup> deren Auswirkungen jedoch nicht in den Betrachtungszeitraum dieser Arbeit fallen. Es lässt sich festhalten, dass aufgrund der Verteuerung des Erdöls Einsparungen finanziell lukrativ werden. Der Zusammenhang zu Ökologie oder Umweltbewusstsein wird im Folgenden geklärt.

### 2.2 Ökologie

Die Ökologie bezeichnet ursprünglich die Lehre vom Haushalt der Natur und beschreibt als Teildisziplin der Biologie die Wechselbeziehungen von Lebewesen mit ihrer belebten und unbelebten Umwelt.<sup>7</sup> In dieser Arbeit wird der Begriff jedoch, wie heute üblich,<sup>8</sup> als Synonym für Umweltverträglichkeit, Umweltschutz und Nachhaltigkeit verwendet.

---

<sup>3</sup> OPEC steht für die „Organization of the Petroleum Exporting Countries“, vgl. Website der OPEC: [http://www.opec.org/opec\\_web/en/about\\_us/24.htm](http://www.opec.org/opec_web/en/about_us/24.htm) (11.03.2014).

<sup>4</sup> Vgl. Deutsche Geschichte in Dokumenten und Bildern: [http://germanhistorydocs.ghi-dc.org/sub\\_document.cfm?document\\_id=941&language=german](http://germanhistorydocs.ghi-dc.org/sub_document.cfm?document_id=941&language=german) (11.03.2014).

<sup>5</sup> Vgl. Internetpräsenz des Deutschen Historischen Museums: <http://www.hdg.de/lemo/html/DasGeteilteDeutschland/NeueHerausforderungen/Weltwirtschaftskrise/oelkrise.html> (11.03.2014).

<sup>6</sup> Vgl. Die Welt: <http://www.welt.de/regionales/hamburg/article122171969/Oelkrise-1973-Leere-Tanks-und-leere-Strassen.html> (11.03.2014).

<sup>7</sup> Vgl. Duden: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Oekologie> (11.03.2014).

<sup>8</sup> Vgl. Trepl, Ludwig: Organismus und Umwelt. Frankfurt am Main 2005 (= Allgemeine Ökologie 1). S. 13-23.

Diese Begriffe bezeichnen Handlungen mit dem Ziel, nachkommenden Generationen eine Umwelt zu ermöglichen, in der sie so leben können wie die heutige Generation.<sup>9</sup>

Hier steht die Frage im Mittelpunkt, welche Merkmale ökologischen Handelns einer Automobilfirma wie Porsche beworben werden können. Für die Bewertung hinsichtlich ökologischer Aspekte ist der gesamte Lebenszyklus eines Produkts relevant. Ausgehend von der Herstellung, über den Gebrauch bis zur Entsorgung spielen dabei folgende Kriterien eine Rolle:

Erstens die Verwendung von umweltverträglichen, regenerativen Materialien und die Vermeidung von nicht abbaubaren Stoffen und Giften.

Zweitens die Emissionsarmut: Beispielsweise wird bei der Nutzung von PKWs Lärm vermieden und ozonschädliche Stickstoffoxide und Kohlenwasserstoffe werden durch Katalysatoren aus dem Abgas gefiltert.<sup>10</sup>

Drittens die Material- und Energieeffizienz: Sie steigt mit der Wartungsfreiheit und Langlebigkeit der hergestellten Produkte, der Minimierung von Umstellungen im Produktionsprozess, der Einsparung von Verbrauchsmaterialien, beispielweise von Kraftstoff, und der Möglichkeit des einfachen Recyclings.

Nach dieser Aufschlüsselung wird klar, dass ein Gegensatz zwischen Ökologie und Ökonomie nur bei oberflächlicher und kurzfristiger Betrachtung besteht. Bei einer langfristigen Kalkulation zeigt sich, dass wirtschaftlicher Fortschritt, soziale Sicherheit und politische Stabilität untrennbar mit der Erhaltung unserer natürlichen Lebensgrundlagen verbunden sind.<sup>11</sup> Außerdem kann eine ökologische Produktionsweise für die betreffende Firma zu Kosteneinsparungen führen und das Firmenimage verbessern.<sup>12</sup>

### **2.3 Werbung**

Werbung ist eines der Instrumente der absatzfördernden Kommunikation. Durch Werbung versuchen Unternehmen, Menschen wirkungsvoll anzusprechen und zu beeinflussen. Zur Werbung gehört jede Art der nicht-persönlichen Vorstellung und Förderung von Ideen, Waren und Dienstleistungen eines eindeutig identifizierten Auftraggebers durch den Einsatz

---

<sup>9</sup> Vgl. Umweltministerium Baden-Württemberg (Hrsg.): Umweltschutz im Industrieland Baden-Württemberg. Regierungserklärung abgegeben von Umweltminister Dr. Erwin Vetter am 9. Mai 1990 im Landtag von Baden-Württemberg. Stuttgart 1990. S. 8.

<sup>10</sup> Vgl. Ministerium für Umwelt und Ministerium für Arbeit, Gesundheit, Familie und Sozialordnung Baden-Württemberg (Hrsg.): Ozon. Umweltschutz in Baden-Württemberg. Stuttgart 1989. S. 9.

<sup>11</sup> Vgl. Umweltministerium Baden-Württemberg (Hrsg.): Umweltpolitik in Baden-Württemberg. Stuttgart 1994. S. 3.

<sup>12</sup> Vgl. Ebd. S. 14.

bezahlter Medien.<sup>13</sup> Die bekannteste Formel für die Erstellung und Analyse von Werbung ist die AIDA-Formel. Demnach verfolgt jede Werbung das Prinzip, Aufmerksamkeit (attention), Interesse (interest), Verlangen (desire) und schließlich Handeln (action) zu erzeugen.<sup>14</sup> Damit Werbung den potentiellen Kunden anspricht, muss sie sich auf aktuelle Themen beziehen und den Zeitgeist treffen.<sup>15</sup>

### 3. Werbeanalyse unter dem Aspekt der Ökologie

Zuerst ist festzuhalten, dass Werbung bei Porsche lediglich zum Nachdenken über den Kauf anregen soll, überzeugen kann nur der persönliche Test des Autos.<sup>16</sup>

Die Porschewerbung seit den 1950er Jahren betont vor allem die Rennsporterfolge der Marke durch fortschrittliche Technik und baut darauf das Prestige der Fahrzeuge und Käufer auf. Propagiert werden Leistung, Eleganz, Exklusivität, Sportlichkeit, Bequemlichkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit.<sup>17</sup>

Ob sich das in Folge der Ölkrise 1973 geändert hat, wird nun untersucht. Als Grundlage für die Werbeanalyse dienen Artikel aus der Porsche-Kundenzeitschrift „Christophorus“ der Jahrgänge 1973-75 und alle Werbeanzeigen der Jahre 1970 bis 1979 aus dem Porsche-Archiv. Ursprünglich veröffentlicht wurden diese Anzeigen beispielsweise in Autozeitschriften wie „Auto Motor und Sport“ oder Magazinen wie „Stern“ oder „Der Spiegel“.<sup>18</sup> Nachfolgend werden entsprechend der Fragestellung jedoch nur diejenigen Anzeigen analysiert, welche sich auf das Thema „Ökologie“ beziehen. Die Auswahl der analysierten Anzeigen steht in keinem repräsentativen Verhältnis zur Gesamtheit der Porsche-Werbung, sondern stellt lediglich einen Teilaspekt dar. Daher kann nicht gezeigt werden, wie stark Porsche mit dem Thema „Ökologie“ im Vergleich zu anderen Eigenschaften geworben hat, sondern nur die Tatsache, dass Ökologie überhaupt thematisiert wurde.

Folgende firmengeschichtliche Entwicklung könnte ein Grund für die zunehmende Betonung ökologischer Aspekte in der Werbung sein: VW und Porsche kooperieren und bauen ab 1969

---

<sup>13</sup> Vgl. Bode, Andreas/Mueller, Christopher: Mit Medienmusik erfolgreich in der Kreativwirtschaft. Ein praxisorientierter Leitfadens für die professionelle Musiknutzung in der Kreativwirtschaft. München 2010. S. 69.

<sup>14</sup> Vgl. bspw. Onlinewirtschaftslexikon: <http://www.wirtschaftslexikon24.com/d/aida-formel/aida-formel.htm> (11.03.2014).

<sup>15</sup> Vgl. Landenberger 2008. S. 10.

<sup>16</sup> Vgl. Ebd. S. 6.

<sup>17</sup> Vgl. Ebd. S. 11, S. 51.

<sup>18</sup> Vgl. Ebd. S. 124.

den VW-Porsche 914.<sup>19</sup> Porsche beschließt, diese Modellreihe inhaltlich und graphisch anders zu bewerben als die 911er-Reihe, denn es soll gezielt eine neue, weniger wohlhabende Kundenschicht angesprochen werden. Daher wirbt Porsche im Jahr 1970 erstmals in der Firmengeschichte mit Wirtschaftlichkeit.<sup>20</sup> Der VW-Porsche 914 wird durch seine Schnelligkeit, den Komfort und die Sicherheit als „echter“ Porsche beworben, allerdings wird in derselben Anzeige die wirtschaftliche Fertigung betont, sodass mit dem konkreten Preis ein weiteres Kaufargument genannt werden kann (Abb. 1). Zwei weitere Anzeigen für den VW-Porsche 914 konzentrieren sich im gleichen Jahr ausschließlich auf den Aspekt der Wirtschaftlichkeit: Niedriger Anschaffungspreis und Benzinverbrauch, geringe Wartungsanfälligkeit und lange Lebensdauer werden hervorgehoben (Abb. 2, 3). Im gleichen Jahr wird der Porsche 911 S Targa jedoch weiterhin mit seiner Exklusivität beworben.<sup>21</sup> Diese differenzierte Werbepolitik ändert sich weder 1971 noch 1972, als der Faktor Wirtschaftlichkeit erneut das Hauptargument einer Werbeanzeige für den VW-Porsche 914 bildet. Sein geringer Benzinverbrauch wird ausführlich begründet und mit uneingeschränkter Sportlichkeit sowie hoher Reichweite und Zuverlässigkeit verknüpft (Abb. 4).

1973 verbinden zwei Anzeigen den geringen Benzinverbrauch mit der Sportlichkeit des VW-Porsche 914. Die Motorleistungen werden ebenso betont wie die Sparsamkeit, was zu einer höheren Reichweite, also höherer Alltagstauglichkeit führt (Abb. 5, 6). Im Juli erscheint in der Porsche-Kundenzeitschrift „Christophorus“ ein Artikel zum Thema Abgasentgiftung. Dieser enthält eine umfassende Definition von Umweltschutz und verfolgt eine Doppelstrategie: Einerseits wird die Umweltschädlichkeit von PKWs relativiert, andererseits werden Anstrengungen der Firma Porsche zur Emissionsverringerung durch effiziente Motoren und Katalysatoren dargestellt.<sup>22</sup> Passend zur Ölkrise stellt Porsche auf der Frankfurter Internationalen Automobilausstellung<sup>23</sup> und in der Novemberausgabe des „Christophorus“ das „Forschungsprojekt Langzeitauto“ vor. In dem Artikel wird die kurze Lebensdauer eines Automobils und die Endlichkeit aller Rohstoffe thematisiert, bevor die Lösung dieses Problems präsentiert wird: Eine auf Nachhaltigkeit ausgelegte Konzeptstudie von Porsche über ein Automobil, das dank spezieller Materialauswahl und Konzeption 20 Jahre oder 300.000 Kilometer fahren kann.<sup>24</sup>

---

<sup>19</sup> Vgl. Ebd. S. 119f.

<sup>20</sup> Vgl. Ebd. S. 125.

<sup>21</sup> DDB: Es werden immer nur wenige sein, die sich das erfüllen können, wovon andere träumen. 1970.

<sup>22</sup> Vgl. Lange, Karlheinz: Abgasentgiftung. Wo stehen wir wirklich? In: Christophorus 123, 1973. S. 14-22.

<sup>23</sup> Vgl. Hunger, Anton/Landenberger, Dieter: Das Porsche Calendarium. 1931-2006. München 2006. S. 93-94.

<sup>24</sup> Vgl. N. N.: Eine Porsche-Studie. Forschungsprojekt Langzeitauto. In: Christophorus 125, 1973. S. 14-17.

Das Wirtschaftsjahr 1974 wird gravierend von der Ölkrise beeinflusst. In Zuffenhausen muss die tägliche Fahrzeugproduktion von 72 auf 50 gedrosselt werden.<sup>25</sup>

Die Wirtschaftskrise sorgt für gesellschaftliche Diskussionen zum Thema Automobil.<sup>26</sup> Im Januar wird die Ölverknappung in einem Artikel des „Christophorus“ thematisiert. Das Problem wird relativiert, die Kunden beruhigt und der dank aerodynamischer Form, geringem Gewicht und effizientem Motor Benzin sparende Porsche wird angepriesen.

Der Porsche 911 S wird bei Geschwindigkeiten unter 150 km/h als durchschnittlich sparsam und bei höheren Geschwindigkeiten als der sparsamste Wagen Europas bezeichnet. Außerdem werden konkrete Tipps zum spritsparenden Fahren gegeben und das Firmenziel eines verbrauchs- und abgasgünstigen Wagens bei einwandfreiem Fahrverhalten wird vorgestellt.<sup>27</sup> In den Werbeanzeigen 1974 sind rationale Kaufargumente meist mit Emotionen verbunden.<sup>28</sup> Porsche steht für Fahrspaß und erstmals wird auch die 911er Modellreihe mit den Attributen sicher, handlich, wirtschaftlich, umweltfreundlich und langlebig versehen (Abb. 7). Gezeigt wird die 911er Reihe vor allem in der grünen Natur: Auf Wiesen, in der Nähe von Gewässern und auf dem Feld.<sup>29</sup> Dies könnte eine Reaktion auf die wachsende Ökologiebewegung<sup>30</sup> oder auf die sich entwickelnde Freizeitgesellschaft<sup>31</sup> sein. Die VW-Porsche 914 Modellreihe wird auf emotionale Art weiterhin als schnell, sicher, bequem, wirtschaftlich, also rundum nutzerfreundlich und vernünftig bezeichnet (Abb. 8, 9)

1975 trennt sich Porsche vollends von der Werbeagentur Doyle Dane Bernbach (DDB), das Atelier Strenger übernimmt nun wieder die gesamte Werbung. Im Zentrum der Bemühungen

---

<sup>25</sup> Vgl. Landenberger 2008. S. 157.

<sup>26</sup> Vgl. Ebd. S. 157.

<sup>27</sup> Vgl. Lange, Karlheinz: Neuerdings aktuell. Benzin sparen. In: Christophorus 126, 1974. S. 12-16.

<sup>28</sup> Vgl. Landenberger 2008. S. 127;

Strenger, Erich: Wenn ich mal groß bin. 1974;

Strenger, Erich: 25 Jahre Porsche. Wir haben uns nicht auf unseren Lorbeeren ausgeruht. 1974;

Strenger, Erich: Nur 5 von 100 Porschkäufern sind Rennfahrer. Was machen die anderen 95 mit ihrem Porsche? 1974;

Strenger, Erich: Wenn der Porsche nur eine Frage des Geldes wäre, würden sich viel mehr Leute einen Porsche kaufen. 1974;

Strenger, Erich: Nichts bringt schöner in Fahrt. 1974;

Strenger, Erich: Auf geht's. 1974;

Strenger, Erich: Mehr Farbe. Mehr Spaß. Mehr Sicherheit. 1974.

<sup>29</sup> Vgl. Strenger, Erich: 25 Jahre Porsche. Wir haben uns nicht auf unseren Lorbeeren ausgeruht. 1974;

Strenger, Erich: Nur 5 von 100 Porschkäufern sind Rennfahrer. Was machen die anderen 95 mit ihrem Porsche? 1974;

Strenger, Erich: Wenn der Porsche nur eine Frage des Geldes wäre, würden sich viel mehr Leute einen Porsche kaufen. 1974.

<sup>30</sup> beispielsweise erste Aktionen von Greenpeace 1971, vgl. Homepage von Greenpeace:

<http://www.greenpeace.de/ueber-uns/historie> (11.03.2014).

<sup>31</sup> Vgl. Landenberger 2008. S. 127.



steht nun die Akzeptanzverbesserung von Fahrzeug und Fahrer.<sup>32</sup> Einerseits wird Porsche als Prestige- und Lustobjekt dargestellt.<sup>33</sup> Andererseits wird gezeigt, dass es vernünftig sei, einen Porsche zu fahren. So werden Emotionen mit rationalen Argumenten wie Wirtschaftlichkeit gekoppelt (Abb. 10). Tatsächlich setzt Porsche 1975 einen Teil der Konzeptstudie „Langzeitauto“ von 1973 in die Realität um und verwendet als erster Autohersteller serienmäßig beidseitig feuerverzinkte Bleche als Korrosionsschutz der Karosserie.<sup>34</sup> Folglich wird das Gesamtprodukt langlebiger und nachhaltiger, Porsche gibt eine Langzeitgarantie von 6 Jahren (Abb. 10, 11). In der Maiausgabe des „Christophorus“ wird erörtert, ob das Konzept des Sportwagens noch Zukunft habe. Wenn ein Sportwagen sich allein durch seine Schnelligkeit auszeichne, habe das Konzept keine Zukunft. Allerdings sei ein Sportwagen auch sicher, funktionell, wirtschaftlich, komfortabel und umweltfreundlich, sodass aufgrund dieser Definition gute Zukunftschancen bestünden. Porsche habe dieses Prinzip schon lange angewendet, denn die Motoren brauchen kein Superbenzin mehr, sondern können mit bleifreiem oder Normalbenzin unter gesenktem Verbrauch betrieben werden, die Abgasnormen werden übererfüllt, die Wartungsintervalle gesenkt und die Produktlebensdauer erhöht.<sup>35</sup>

1976 kommt der teils aus VW-Bauteilen gefertigte und vergleichsweise günstige Porsche 924 auf den Markt.<sup>36</sup> Auch bei diesem Modell wird das genannte Sportwagenkonzept beworben: Schnelligkeit bei geringem Benzinverbrauch (Abb. 12) und geringem Wartungsaufwand bzw. hoher Langlebigkeit (Abb. 13).

1977 startet ein neues Werbeformat: In der Serie „Porsche packt heiße Eisen an“ werden gesellschaftliche Fragen über den Sinn von Sportwagen beantwortet (Abb. 14-16). Dabei wird nach wie vor versucht, den Vorwurf der Unvernünftigkeit zu entkräften und eine breite gesellschaftliche Akzeptanz von Sportwagen und ihren Fahrern herzustellen, wobei die Faktoren Sicherheit, Komfort und Umweltfreundlichkeit besonders herausgestellt werden. Diese Grundstrategie ändert sich weder 1978 noch 1979. Bei den Modellen 924 und 928 werden die Begriffe Leistung, Schönheit, Sicherheit, Langlebigkeit, Spritsparsamkeit, Umweltfreundlichkeit, Alltagstauglichkeit (Abb. 17, 19-21)<sup>37</sup> bis hin zur

---

<sup>32</sup> Vgl. Ebd. S. 161.

<sup>33</sup> Vgl. Ebd. S. 162.

<sup>34</sup> Vgl. Hunger, Anton/Landenberger, Dieter 2006. S. 96.

<sup>35</sup> Vgl. Jantke, Manfred: Hat der Sportwagen noch Zukunft? In: Christophorus 134, 1975. S. 8-9.

<sup>36</sup> Vgl. Landenberger 2008. S. 160.

<sup>37</sup> Vgl. auch: Strenger, Erich: Gut in Form. 1978; Strenger, Erich: Frankfurt-Paris ohne Tank-Stop. 1979; Strenger, Erich: Porsche 928 – Auto des Jahrzehnts. 1979; Strenger, Erich: Fahren im Porsche ist Urlaub vom (Auto)-Alltag. 1979.

Familienfreundlichkeit (Abb. 18) werbewirksam hervorgehoben. Tatsächlich bietet Porsche bereits Motoren mit Katalysator und Lambda-Sonden an,<sup>38</sup> obwohl KAT-Pflicht für Neuwagen in der BRD erst 1989 herrscht.<sup>39</sup>

#### **4. Fazit**

Die untersuchte Werbung legt die Vermutung nahe, dass Umweltschutz schon vor der ersten Ölkrise ein wichtiges Unternehmensziel für Porsche darstellt, solange sich Ökonomie und Ökologie miteinander vereinbaren lassen. Außerdem ist das Ziel, ein ökologisch verträgliches Produkt herzustellen, vermutlich dem Ziel, ein Produkt mit optimalen Fahreigenschaften herzustellen, untergeordnet. Schon vor der ersten Ölkrise werden ökologische Werbeargumente verwendet, auch wenn sie nicht explizit als solche benannt, sondern unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit propagiert werden. 1974 wird zum ersten Mal das Wort „Umweltfreundlichkeit“ in einer Werbeanzeige erwähnt. Ökologie ist zwar nicht als Porsches primäres Verkaufsargument zu sehen, wird aber nach der ersten Ölkrise tatsächlich neben den Faktoren Leistung, Komfort, Alltagstauglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit in einem Zug genannt und explizit beworben. Abschließend lässt sich deshalb die These einschränken: In der Porsche-Werbung der 1970er Jahre wird teilweise versucht, dem Firmenimage eine weitere, ökologische Facette hinzuzufügen.

---

<sup>38</sup> Vgl. Hunger, Anton/Landenberger, Dieter 2006. S. 106.

<sup>39</sup> Vgl. Henn, Christof/Müller, Niclas: Wir sind ein Volk. In: ADACmotorwelt 6, 2009. S. 40.

## 5. Literaturverzeichnis

### Quellen:

DDB: 210 Liter hin. Plus 160 Liter zurück. 1973.

DDB: Der 370-Liter Sportwagen. 1972.

DDB: Der Mittelmotor-Porsche. 1972.

DDB: Der neue Porsche 2,4 Liter. 1971.

DDB: Der neue Porsche 2,4 Liter: Deutschlands schnellster Normalverbraucher. 1971.

DDB: Der Porsche 911 S kommt in 10,7 Sekunden von Null auf Hundert und wieder zum Stehen. 1970.

DDB: Der Porsche Carrera RS: Nur 500 Männer werden ihn fahren. 1972.

DDB: Der VW-Porsche 914. Sie können es weit mit ihm bringen. 1972.

DBB: Der Wagen, bei dem Sie das sportliche Fahren nicht teuer zu stehen kommt. 1970.

DDB: Die härteste Teststrecke für Sportwagen. 1973.

DDB: Dieser 2-Liter-Sportwagen ist schnell auf der Autobahn. Und auf der Autobahn schnell. 1973.

DDB: Dieser Mittelmotor-Sportwagen ist schnell. Ohne viel Wind zu machen. 1973.

DDB: Dieser Mittelmotor-Sportwagen läßt Ihnen 370 Liter für Ihren Sport. 1973.

DDB: Ein Porsche fährt so schnell, wie Sie können. Und so langsam, wie Sie müssen. 1971.

DDB: Es bleibt dabei. 1972.

DDB: Es werden immer nur wenige sein, die sich das erfüllen können, wovon andere träumen. 1970.

DDB: Hier hat man endlich mal wieder ein Auto, das den technischen Fortschritt des Jahres 1970 widerspiegelt. 1970.

DDB: Im VW-Porsche stecken 50 Jahre Rennsport-Erfahrung. 1970.

DDB: In einem Porsche können Sie mehr hinter sich lassen als sie denken. 1970.

DBB: Mit dem VW-Porsche fährt man wirtschaftlicher als die meisten, die man überholt. 1970.

DDB: Nicht jeder, der mit einem Porsche nach Monte Carlo fährt, will eine Rallye gewinnen. 1970.

DDB: Warum der VW-Porsche weder vorn noch hinten einen Motor hat. 1970.

DDB: Wer es für Luxus hält, einen Porsche zu fahren, hat nicht ganz unrecht. 1970.

Strenger, Erich: 25 Jahre Porsche. Wir haben uns nicht auf unseren Lorbeeren ausgeruht. 1974.

Strenger, Erich: Auf geht's. 1974.

Strenger, Erich: Auto des Jahres '78. 1978.

Strenger, Erich: Autos werden älter. Porsches bleiben jung. 1978.

Strenger, Erich: Der Familien-Sport-Kombi. 1978.

Strenger, Erich: Der Neue. 1976.

Strenger, Erich: Die Individualisten. 1977.

Strenger, Erich: Energie aus Abgas. 1979.

Strenger, Erich: Er macht mehr aus wenig Benzin: mehr Leistung, mehr Kilometer, mehr Fahrspaß. 1979.

Strenger, Erich: Exclusive. Explosive. Expensive. 1977.

Strenger, Erich: Fahren im Porsche ist Urlaub vom (Auto)-Alltag. 1979.

Strenger, Erich: Form mit Funktion. 1976.

Strenger, Erich: Frankfurt - Paris ohne Tank-Stop. 1979.

Strenger, Erich: Für 600 Kilometer Benzin und für 10.000 Öl. 1976.

Strenger, Erich: Gut in Form. 1978.

Strenger, Erich: Köln - München ohne Tank-Stop. 1978.

Strenger, Erich: Maßanzug für Individualisten und Perfektionisten. 1978.

Strenger, Erich: Mehr Farbe. Mehr Spaß. Mehr Sicherheit. 1974.

Strenger, Erich: Nichts bringt schöner in Fahrt. 1974.

Strenger, Erich: Nur 27 cm. Die Schwelle zum Erfolg. 1975.

Strenger, Erich: Nur 5 von 100 Porschekäufern sind Rennfahrer. Was machen die anderen 95 mit ihrem Porsche? 1974.

Strenger, Erich: Porsche 928 – Auto des Jahrzehnts. 1979.

Strenger, Erich: Porsche IAA 1973. 1975.

Strenger, Erich: Porsche packt heiße Eisen an. Heute: Bauen wir Autos, die man nicht braucht? 1977.

Strenger, Erich: Porsche packt heiße Eisen an. Heute: Sind heiße Öfen heiße Eisen? 1977.

Strenger, Erich: Porsche packt heiße Eisen an. Heute: Wann hat man sein Langzeit-Auto satt? 1977.

Strenger, Erich: Spitzenreiter. 1979.

Strenger, Erich: Täglich tausend Kilometer Zuverlässigkeit. 1978.

Strenger, Erich: Wenn der Porsche nur eine Frage des Geldes wäre, würden sich viel mehr Leute einen Porsche kaufen. 1974.

Strenger, Erich: Wenn ich mal groß bin. 1974.

Strenger, Erich: Zum Verlieben schön. 1975.

## Internetquellen:

Deutsche Geschichte in Dokumenten und Bildern: [http://germanhistorydocs.ghi-dc.org/sub\\_document.cfm?document\\_id=941&language=german](http://germanhistorydocs.ghi-dc.org/sub_document.cfm?document_id=941&language=german) (11.03.2014).

Die Welt: <http://www.welt.de/regionales/hamburg/article122171969/Oelkrise-1973-Leere-Tanks-und-leere-Strassen.html> (11.03.2014).

Duden: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Oekologie> (11.03.2014).

Focus: [http://www.focus.de/auto/ratgeber/unterhaltung/marketing/geschichte\\_did\\_12470.html](http://www.focus.de/auto/ratgeber/unterhaltung/marketing/geschichte_did_12470.html) (11.03.2014).

Frankfurter Allgemeine Zeitung: <http://www.faz.net/aktuell/finanzen/devisen-rohstoffe/40-jahre-oelkrise-die-angst-ist-geblieben-12623855.html> (11.03.2014).

Gabler Wirtschaftslexikon: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/57499/natuerliche-umwelt-v7.html> (11.03.2014).

Geschichtswerkstatt der Stuttgarter Zeitung und des Stadtarchivs Stuttgart: [http://www.von-zeit-zu-zeit.de/index.php?template=thema&theme\\_id=93](http://www.von-zeit-zu-zeit.de/index.php?template=thema&theme_id=93) (11.03.2014).

Homepage von Greenpeace: <http://www.greenpeace.de/ueber-uns/historie> (11.03.2014).

Internetpräsenz des Deutschen Historischen Museums:

<http://www.hdg.de/lemo/html/DasGeteilteDeutschland/NeueHerausforderungen/Weltwirtschaftskrise/oelkrise.html> (11.03.2014).

Onlinegeschichtsarchiv: <http://www.was-war-wann.de/geschichte/werbung.html> (11.03.2014).

Onlinesammlung von Zitaten: [http://www.nur-zitate.com/autor/Ferdinand\\_Porsche](http://www.nur-zitate.com/autor/Ferdinand_Porsche) (11.03.2014).

Onlinewirtschaftslexikon: <http://www.wirtschaftslexikon24.com/d/aida-formel/aida-formel.htm> (11.03.2014).

Sendung von ZDF History „Deutschland deine Werbung“ auf Youtube: <http://www.youtube.com/watch?v=azdrNIPaIBA> (11.03.2014).

Website der OPEC: [http://www.opec.org/opec\\_web/en/about\\_us/24.htm](http://www.opec.org/opec_web/en/about_us/24.htm) (11.03.2014).

## Sekundärliteratur:

Andersen, Arne: Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute. Frankfurt am Main 1997.

Bode, Andreas/Mueller, Christopher: Mit Medienmusik erfolgreich in der Kreativwirtschaft. Ein praxisorientierter Leitfaden für die professionelle Musiknutzung in der Kreativwirtschaft. München 2010.

CDU-Fraktion im Landtag von Baden-Württemberg (Hrsg.): Politik für die Umwelt. Stuttgart 1988.

Freier Deutscher Autorenverband (Hrsg.): Medien. Wendepunkte. Menge, Macher, Macht, Moral. München 1981 (= FDA-Information 3).

Görtemaker, Manfred: Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Von der Gründung bis zur Gegenwart. Frankfurt am Main 2004.

Henn, Christof/Müller, Niclas: Ein Land nimmt Fahrt auf. In: ADACmotorwelt 5, 2009. S. 42-47.

Henn, Christof/Müller, Niclas: Wir sind ein Volk. In: ADACmotorwelt 6, 2009. S. 38-42.

Herrmann, Jürgen: Windkraft. In: Christophorus 134, 1975. S. 17-21.

Hörning, Karl H.: Technik und Symbol. Ein Beitrag zur Soziologie alltäglichen Technikumgangs. In: Soziale Welt 36, 1985. S. 186-207.

Hunger, Anton/Landenberger, Dieter: Das Porsche Calendarium. 1931-2006. München 2006.

Jantke, Manfred: Hat der Sportwagen noch Zukunft? In: Christophorus 134, 1975. S. 8-9.

König, Wolfgang: Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft. Konsum als Lebensform der Moderne. Stuttgart 2013.

Landenberger, Dieter: Porsche. Die Marke. Die Werbung. Geschichte einer Leidenschaft. Köln 2008.

Lange, Karlheinz/Braess, Hans-Hermann: Probleme beim Fahren mit niedrigen Geschwindigkeiten? In: Christophorus 127, 1974. S. 8-11.

Lange, Karlheinz: Abgasentgiftung. Wo stehen wir wirklich? In: Christophorus 123, 1973. S. 14-22.

Lange, Karlheinz: Neuerdings aktuell. Benzin sparen. In: Christophorus 126, 1974. S. 12-16.

Ministerium für Umwelt und Ministerium für Arbeit, Gesundheit, Familie und Sozialordnung Baden-Württemberg (Hrsg.): Ozon. Umweltschutz in Baden-Württemberg. Stuttgart 1989.

N. N.: Eine Porsche-Studie. Forschungsprojekt Langzeitauto. In: Christophorus 125, 1973. S. 14-17.

Pichol, Karl/Bluma, Lars/Weber, Wolfgang (Hrsg.): Technikvermittlung und Technikpopularisierung. Historische und didaktische Perspektiven. Münster 2004 (= Cottbuser Studien zur Geschichte von Technik, Arbeit und Umwelt 23).

Röschenthaler, Ute: Werbung im Kontext. Perspektiven auf ein neues ethnologisches Forschungsfeld. In: Zeitschrift für Ethnologie 134, 2009. S. 213-251.

Toogood, Malcom: Porsche. Werbung und Prospekte aus vier Jahrzehnten. Stuttgart 1995.

Trepl, Ludwig: Organismus und Umwelt. Frankfurt am Main 2005  
(= Allgemeine Ökologie 1).

Umweltministerium Baden-Württemberg (Hrsg.): Umweltpolitik in Baden-Württemberg. Stuttgart 1994.

Umweltministerium Baden-Württemberg (Hrsg.): Umweltschutz im Industrieland Baden-Württemberg. Regierungserklärung abgegeben von Umweltminister Dr. Erwin Vetter am 9. Mai 1990 im Landtag von Baden-Württemberg. Stuttgart 1990.



## 6. Anhang

Umfang: 18.870 Zeichen incl. Anhang (1404 Zeichen),  
excl. Literaturverzeichnis (7247 Zeichen)

Abb. 1: DDB: Im VW-Porsche stecken 50 Jahre Rennsport-Erfahrung. 1970.

Im VW-Porsche stecken 50 Jahre Rennsport-Erfahrung.



Für die ungewöhnlich gute Straßenlage sorgt auch das aufwendige Fahrwerk mit der Schräglenker-Hinterachse, die im Rennsport fast ausschließlich verwendet wird.

Sportlich ist auch das Cockpit. Auf die Sportsitze wurde zugunsten des Mittelmotors verzichtet. Der VW-Porsche 914 ist also ein echter Zweisitzer.

Seine anatomisch richtig geformten Sportsitze sind breit und geben guten Seitenhalt. Sie haben serienmäßig eine Nackenstütze.

Das Dach ist mit wenigen Handgriffen abzunehmen. Dann haben Sie ein Cabriolet mit einem Sicherheitsbügel.

Durch den Mittelmotor ist vorn und hinten Platz für mehr Gepäck als Sie in mancher Mittelklasse-Limousine unterbringen. Die zwei Kofferräume haben zusammen ein Fassungsvermögen von 460 Litern.

Weitere technische Daten:  
1,7-Liter-Motor mit vier Zylindern, elektronischer Benzineinspritzung und 80 PS. Von null auf 100 in 13 Sekunden, Spitze 177. (Eine heißere und teurere Version heißt VW-Porsche 914/6, hat sechs Zylinder, 110 PS und beschleunigt von null auf 100 in zehn Sekunden, Spitze 201.)

Der VW-Porsche 914 kostet einschließlich

Umsatzsteuer DM 11.950; der 914/6 DM 19.980 ab Werk. An diesem Preis merken Sie, daß im VW-Porsche 914 nicht nur die 50jährige Rennsporterfahrung von Porsche steckt. Sondern auch die 20jährige VW-Erfahrung in wirtschaftlicher Fertigung.



VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH,  
7 Stuttgart, Heilbronner Straße 67



Abb. 2: DBB: Der Wagen, bei dem Sie das sportliche Fahren nicht teuer zu stehen kommt.  
1970.

# Der Wagen, bei dem Sie das sportliche Fahren nicht teuer zu stehen kommt.



Ein VW-Porsche 914 kostet rund 12.000 Mark, was sicher eine Menge Geld ist. Gemessen an dem jedoch, was er für dieses Geld an fortschrittlicher Technik, Ausstattung und Sportlichkeit bietet, ist dieser Sportwagen preiswerter als vergleichbare. So hat er zum Beispiel einen Sicherheitsbügel, der aus ihm ein sicheres Coupé und Cabriolet zugleich macht. Und einen Mittelmotor, der ihm zusammen mit seinem aufwendigen Fahrwerk ein optimales Fahrverhalten gibt.

Dabei ist der VW-Porsche 914 nicht nur wirtschaftlich, wenn Sie ihn kaufen. Sondern auch dann, wenn Sie ihn fahren. Sein Benzinverbrauch beträgt bei einem Autobahnschnitt von 150 km/h lediglich 11,4 Liter Super (Test auto motor und sport). Seine Wartung ist so anspruchslos, wie man es von einem der modernsten Wagen erwartet. Und daß er auch leicht zu reparieren ist, versteht sich von selbst. Aber noch etwas wird Ihnen am VW-Porsche 914 gefallen: Sein sicherlich hoher Wiederverkaufswert. Denn schließlich ist er nicht nur ein VW. Sondern auch ein Porsche.



VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH,  
7 Stuttgart,  
Heilbronner Straße 67  
**PORSCHE**



Abb. 3: DBB: Mit dem VW-Porsche fährt man wirtschaftlicher als die meisten, die man überholt. 1970.

Mit dem VW-Porsche 914 fährt man wirtschaftlicher als die meisten, die man überholt.



Wirtschaftlichkeit ist so ziemlich das letzte, was man von einem Sportwagen erwarten würde. Der VW-Porsche 914 erfüllt diese Erwartung schon durch seine Zuverlässigkeit und seinen guten Service. Was aber auf Grund der beiden Namen auf seinem Heck nicht sonderlich erstaunt. Erstaunlicher ist dagegen etwas anderes: Sein Benzinverbrauch.

Die Automobilfachzeitschrift *auto motor und sport* testete im Herbst vergangenen Jahres den VW-Porsche 914, unter anderem auch seinen Benzinverbrauch. Dabei wurde ein Durchschnittsverbrauch von 10,5 Liter Super auf 100 km ermittelt, der sich bei einem Autobahnschnitt von 150 km/h auf 11,4 Liter erhöhte und bei Kurzstreckenverkehr zwischen 9,5 bis 10,5 Liter betrug. Außerdem ermittelte man bei diesem Test eine Höchstgeschwindigkeit von 186,5 km/h.

Damit gehört der VW-Porsche 914 zu den sparsamsten Fahrzeugen überhaupt, die in der Lage sind, über 180 km/h zu fahren. Und zu den wenigen Wagen, die ohne Tankstopp über 500 km zurücklegen können. Hierfür gibt es zwei Ursachen: Seine

aerodynamisch günstige Karosserie, die nur geringen Luftwiderstand bietet und sein sparsamer, kraftvoller Motor. Der durch eine elektronische Benzinspritzung nur soviel Benzin-Luftgemisch eingespritzt bekommt, wie es gerade notwendig ist.

Mit seinem Benzinverbrauch ist der VW-Porsche 914 also einer der wirtschaftlichsten Sportwagen, die es gibt. Schön zu wissen, daß er mit seinem Mittelmotor auch noch einer der modernsten ist.



VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH,  
7 Stuttgart,  
Heilbronner Straße 67  
**PORSCHE**



Abb. 4: DDB: Der VW-Porsche 914. Sie können es weit mit ihm bringen. 1972.



**Der VW-Porsche 914.  
Sie können es  
weit mit ihm bringen.**

Der VW-Porsche 914 gehört zu den wenigen Automobilen, die über 500 km zurücklegen können, ohne nachzutanken.

Hat er einen 120-Liter-Tank?

Nein. Aber sein Benzinverbrauch beträgt bei einem Autobahnschnitt von 150 km/h lediglich 11,4 Liter Super, wie auto motor und sport anlässlich eines Tests feststellte.

Und bei einem Schnitt von 120 km/h sind es sogar nur noch 9,8 Liter auf 100 km. Deshalb bringt es der VW-Porsche 914 mit einer Füllung seines 62-Liter-Tanks über 500 km weit.

Wie kommt es zu diesem niedrigen Verbrauch?

Sein 80-PS-Motor wird durch eine elektronische Benzineinspritzung gespeist. Vorteil: Der Motor erhält in jeder Situation eine genau dosierte Benzinmenge eingespritzt. Dadurch beschleunigt er zwar aus jedem Bereich heraus kraftvoll, ist aber dennoch äußerst sparsam im Verbrauch. Außerdem hat der VW-Porsche eine strömungsgünstige Form, die der Luft nur geringen Widerstand bietet.

Aber der VW-Porsche bringt Sie nicht nur wirtschaftlich weiter. Er ist dabei auch zuverlässig.

Ein Beispiel: Beim 86-Stunden-Marathon de la Route-Rennen auf dem Nürburgring starteten im letzten Jahr 3 VW-Porsche 914/6. Nach insgesamt 37000 harten Rennkilometern erreichten sie als 1., 2. und 3. das Ziel. Einzige Panne: Zwei Sicherungen brannten durch. Niemand ist vollkommen.

 **PORSCHE**  
VW-Porsche, Volkswagenwerk, 371,1 Liter/100 km, Porsche AG

Abb. 5: DDB: Dieser Mittelmotor-Sportwagen ist schnell. Ohne viel Wind zu machen. 1973.

**Dieser Mittelmotor-Sportwagen ist schnell.  
Ohne viel Wind zu machen.**

Dem der VW-Porsche hat einen an-  
zugstarren 2105 500 PS-Einspritzmo-  
tor, der für 100 km/h in nur 10,5  
100 beschleunigt. Und bei 2000 U/  
min. eine Dauerspitze von 190 km/h  
bringt.

Der Drehzahlmesser und das leicht zu  
schaltende 5-Gang-Getriebe machen  
es Ihnen leicht, die Leistung des VW-  
Porsche voll auszunutzen, ohne daß die  
Lebensdauer des Motors darunter lei-  
det, (Ihrer eigenen Zuhilfenahme Sie  
allerdings die Fahrweise der Verkehrs-  
situation anpassen.)

Der Vier-Zylinder-Boxermotor hat  
eine elektronische Benzineinspritzung.  
So bekommt er in jeder Situation, was  
ihm bekommt. Die richtige Menge Ben-  
zin, zusammen mit der aerodynamisch  
genau abgestimmten Frontscheibe und  
dem Boxervertikal, das zusätzlich  
durch seinen 62 Liter-Tank einen wohl  
konkurrenzlosen Aktionsradius.

Außerdem können Sie den VW-  
Porsche auch dann schnell fahren, wenn  
Sie das feste Kunststoffdach abgenom-  
men haben. Durch die stark geneigte  
Frontscheibe und den windleitenden  
Sicherheitsbügel bleibt der Fahrgast-  
raum weitgehend zugfrei.

Wie Sie sehen, ist der VW-Porsche  
ein interessanter Sportwagen. Wenn  
Sie mehr wissen möchten, schreiben Sie  
an: VW-Porsche, Vertriebsgesell-  
schaft GmbH, 714 Ludwigshafen, Porsche-  
straße 15.

 **PORSCHE**  
Der VW-Porsche 914 / 2,0 l.



Abb. 6: DDB: Dieser 2-Liter-Sportwagen ist schnell auf der Autobahn. Und auf der Autobahn schnell. 1973.

**Dieser 2-Liter-Sportwagen ist schnell auf der Autobahn. Und auf der Autobahn schnell.**

Wohl der Motor des VW-Porsche nämlich außer seinem 2-Liter-Hubraum noch 100PS hat. Und ein 5-Gang-Getriebe.

Beides zusammen macht ihn beschleunigungsstark und elastisch. Von Null auf 100 in 10,5 Sekunden. Von 40 auf 120 in 18,8 Sekunden im vierten Gang. Dauerspitze 190 km/h.

Sie können auch bei höheren Geschwindigkeiten offen und trotzdem zugfrei fahren. Denn der VW-Porsche hat eine stark geneigte Frontscheibe und einen windleichen Scheitelbügel.

Das leichte Kunststoff-Dach kann schnell in den hinteren Gepäckraum gelegt und wieder herausgenommen werden.

Wegen der aerodynamisch günstigen Karosserie ist der Benzinverbrauch gering. Und wegen des geringen Benzinverbrauchs ist die Reichweite mit einer Tankfüllung ungewöhnlich weit.

Der VW-Porsche hat anatomisch richtig geformte Sitze mit integrier-

ten Nackenstützen. Und weil Sie deshalb ermüdungsfrei fahren, fahren Sie auch konzentrierter. Was besonders auf der Autobahn wichtig ist. VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH, 714 Ludwigshafen, Porschestraße 15.

**PORSCHE**  
Der VW-Porsche 914/2.0



Abb. 7: Strenger, Erich: Wenn ich mal groß bin. 1974.

## Wenn ich mal groß bin...



... dann möchte ich auch einen großen Porsche. Er ist schick und schnell. Einfach Klasse.  
Vati redet zwar viel von der perfekten Technik. Aber mir macht er einfach nur Spaß. Hoffentlich bin ich bald groß.  
... dann wird er sich auch mehr für die technische Perfektion interessieren. Dann möchte er wissen, warum der Porsche  
sicherer, handlicher, wirtschaftlicher, umweltfreundlicher und langlebiger ist als er ahnt.  
Wir informieren ihn ausführlich, wenn er einmal groß ist. Groß genug für einen

**PORSCHE**  
mit Langzeitgarantie.

Oder fordern Sie jetzt schon unsere Broschüre: »Porsche-Ingenieure plaudern aus der Schule« an.  
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft, 7 Stuttgart 40. Postfach 400640



Abb. 8: Strenger, Erich: Nichts bringt schöner in Fahrt. 1974.

Sommer. Sonne. VW-Porsche. Das Coupédach liegt im hinteren Kofferraum, frische Luft weht Ihnen um die Nase.

Die Landschaft wechselt: Bergstrecken und holprige Feldwege, Autobahn und schnelle Landstraßen. Der VW-Porsche 914 liegt sicher auf der

Straße. Schließlich hat er einen Mittelmotor. Freie Fahrt: Der 100 PS Motor beschleunigt von 0 auf 100 in 10,5 Sekunden. So schnell sind Sie noch nie braun geworden.

Vier Scheibenbremsen sorgen für Sicherheit. Ein Sicherheitsbügel schirmt Sie ab.

Tanken: Der VW-Porsche 914 ist genügsam. 12 Liter Super reichen im Schnitt auf 100 km. (Das macht seine aerodynamisch perfekte Form.) Der VW-Porsche 914 gehört sicher nicht zu den billigsten Autos. Aber Sie kommen auf Ihre Kosten.

In jeder Hinsicht.

## Nichts bringt schöner in Fahrt.





Abb. 9: Strenger, Erich: Auf geht's. 1974.

Wer Sinn für Außergewöhnliches hat, ist mit dem VW-Porsche 914 außergewöhnlich gut bedient.

Zwei Gepäckräume sind im Nu beladen. (Der VW-Porsche ist von vorn bis hinten auf Gepäckraum eingestellt.) Vier weitere Handgriffe, und Sie sitzen an der frischen Luft. Ab geht's.

In 10,5 Sekunden beschleunigen

Sie über ein 5-Gang-Getriebe von 0 auf 100. (Dabei ist dies erst die Hälfte des Vergnügens.)

Die beiden schalenförmigen Sitze sind so komfortabel und vielseitig verstellbar, daß Ihnen auch längere Reisen kurz erscheinen. Dazu kommt, daß alle Bedienungselemente so erreicht werden können, wie es sich für

einen Sportwagen gehört: bequem und verwechslungsfrei.

Erst nachdem Sie rund 500 Kilometer Frischluft getankt haben, brauchen Sie auch an Ihren VW-Porsche zu denken. Er braucht im Schnitt 10-12 Liter Super auf 100 km.

Es gibt nicht viele Vergnügen, bei denen Sie so billig davonkommen.

## Auf geht's.





Abb. 10: Strenger, Erich: Zum Verlieben schön. 1975.

## Zum Verlieben schön...



diese Formen, dieser Komfort, dieses Fahrgefühl. Aber er hat auch alle Voraussetzungen für eine gute, lange Freundschaft: die perfekte Technik. Und mehr Spaß macht er auch. Doch eine gute Freundschaft mit dem Porsche erfordert genaue Kenntnisse seiner Technik. Denn er ist sicherer, handlicher, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher als Sie denken. Und noch etwas: wir geben auf eine lange Freundschaft eine außergewöhnliche Garantie. Damit Porsche für Sie zum guten Freund wird.

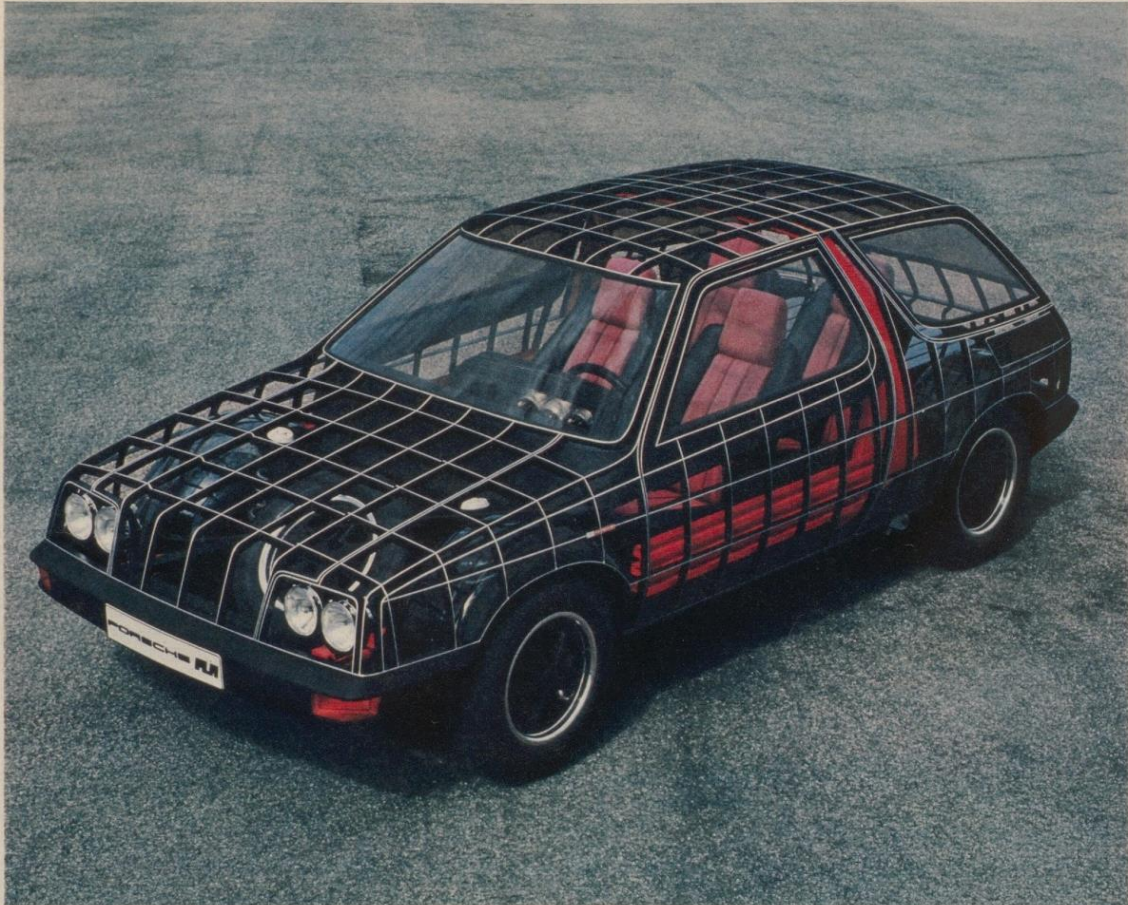
**PORSCHE**  
mit Langzeitgarantie.

Fordern Sie unsere Broschüre: »Porsche-Ingenieure plaudern aus der Schule« an.  
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft, 7 Stuttgart 40, Postfach 400640



Abb. 11: Strenger, Erich: Porsche IAA 1973. 1975.

## Porsche IAA 1973



### **Haben Sie damals wirklich geglaubt, unsere künftigen Modelle sehen so aus?**

1973 haben manche über uns gelächelt, andere haben uns kritisiert.  
Heute werden Sie sich mit uns freuen.

Denn aus dem Forschungsobjekt Langzeitauto haben wir die erste Stufe verwirklicht:  
Der Porsche wird jetzt aus beidseitig feuerverzinktem THYSSEN-Stahlblech hergestellt.

In enger Zusammenarbeit mit THYSSEN haben wir in langen Versuchen  
ein Verfahren entwickelt, verzinkte Stahlbleche im Kraftfahrzeugbau zu verarbeiten.

Deshalb können wir jetzt unser Garantie-Angebot erweitern:  
6 Jahre Garantie gegen Durchrosten auf die gesamte Bodengruppe.  
Einschließlich aller tragenden Elemente.

1 Jahr allgemeine Garantie ohne Kilometer-Begrenzung.  
Zwei vernünftige Gründe mehr, jetzt einen Porsche zu fahren.  
Aber vergessen Sie nicht: Porschefahren macht auch mehr Spaß.

**PORSCHE**  
**mehr Spaß - mehr Garantie.**

Mehr erfahren Sie auf der IAA 1975.

Oder fordern Sie unsere Broschüre: »Porsche-Ingenieure plaudern aus der Schule« an.  
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft 7 Stuttgart 40, Postfach 400640



Abb. 12: Strenger, Erich: Form mit Funktion. 1976.

**Form mit Funktion**

Ganz gleich, ob er steht oder fährt: Ein Porsche 924 wirkt immer schnell. Dynamik und Aerodynamik bestimmen das Design. Extrem niedrig der  $C_w$ -Wert, das Maß für den Luftwiderstand: nur 0,36. Dieser Wert macht fast Unmögliches möglich: Sehr hohe Fahrleistungen bei sehr niedrigem Verbrauch — nur 7,7 Liter nach DIN. In der Praxis reichen 10 Liter bequem für 100 zügig gefahrene Kilometer. Weil bei Porsche selbst die Form «funktioniert».

Mehr Information?  
Coupon an uns —  
Prospekt an Sie

Info-Scheck

Name \_\_\_\_\_  
Vorname \_\_\_\_\_  
Beruf \_\_\_\_\_  
Straße \_\_\_\_\_  
PLZ/ Ort \_\_\_\_\_  
Telefon \_\_\_\_\_  
Fahrzeugtyp, z. Zt. \_\_\_\_\_

Dr.-Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porschestraße 42, 7000 Stuttgart 40

(vielen Dank für deutsche Schrift)

Sp. 6

**PORSCHE**

Abb. 13: Strenger, Erich: Für 600 Kilometer Benzin und für 10.000 Öl. 1976.

# Für 600 Kilometer Benzin und für 10.000 Öl

Wenn ein Porsche 924 und ein anderes Auto gleich schnell 600 Kilometer weit fahren, wer ist dann früher da?

Der Porsche natürlich; er spart die Tankpause unterwegs. Er spart noch viel mehr:

Nur alle 10.000 Kilometer ein Ölwechsel, nur alle 20.000 eine Inspektion – das kostet weniger als bei vielen kleinen Wagen und bringt mehr Spaß als bei den meisten großen.

Mehr Information?  
Coupon an uns –  
Prospekt an Sie

Info-  
Scheck

Name  
Vorname  
Beruf  
Straße  
PLZ/Ort  
Telefon  
Fahrzeugtyp z. Zt.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porschestraße 42, 7000 Stuttgart 40

a 5

PORSCHE



Abb. 14: Strenger, Erich: Porsche packt heiße Eisen an. Heute: Bauen wir Autos, die man nicht braucht? 1977.

**Porsche  
packt heiße Eisen an.  
Heute:**

# **Bauen wir Autos, die man nicht braucht?**

Jawohl – das tun wir!  
Und es gibt nicht den kleinsten Grund, warum wir uns deshalb entschuldigen oder gar rechtfertigen müßten. Doch unsere Kunden müssen ihre Auto-Liebe oftmals hart verteidigen – gegenüber herber Kritik ebenso wie gegenüber gesticheltem und gelästertem »Halb-Ernst« von rational rechnenden Zeitgenossen, denen für die Entscheidung, sich einen Porsche zuzulegen, jegliches Verständnis fehlt.

Was wirft man einem Porsche – oder seinem Käufer – vor? Zunächst doch wohl, daß es in höchstem Maße unvernünftig wäre, über Fahrleistungen zu verfügen, die voll einzusetzen heute weder möglich noch erlaubt sei. Und ein Sportwagen, den man nicht schnell fahren könne, mache keinen Spaß und sei deshalb das viele Geld nicht wert.

Nun – erstens geht es niemand etwas an, wofür ein anderer sein Geld ausgibt. Zweitens kann und darf man in der Bundesrepublik durchaus noch schnell fahren, sofern die verkehrstechnischen Voraussetzungen und das eigene Verantwortungsbewußtsein es zulassen. Drittens reizt an der Sportwagen-Überlegenheit ja weniger die Spitze als vielmehr die Beschleunigung – ein Sicherheits-Vorteil, der nirgendwo an Nützlichkeit und Attraktivität verliert: von 100 Porsches fahren heute 72 im tempolimitierten Ausland.

Offenbar also ist für die Käufer eines Porsche die nie oder nur selten ausfahrbare Spitze kein Kriterium – sie schätzen an ihrem Wagen wichtigere Werte: den unvergleichlichen Fahr-Spaß, das stets gegenwärtige Gefühl, aktiv selbst zu fahren und nicht nur transportiert zu werden, die funktionelle, kompakte Handlichkeit, die spontane Reaktion, die Straßenlage und die Bodenhaftung, die Qualität und unbedingte Zuverlässigkeit, die alltagstaugliche Allround-Eignung, die ungewöhnlich langen Wartungs- und Ölwechsel-Intervalle oder die Befriedigung exklusiver Individualitätsansprüche. Natürlich ist all dies nicht nötig, natürlich »braucht« man keinen Porsche, nur um von A nach B zu fahren. Doch wer diese Rechnung aufmacht, braucht auch keine Nerzjacke: ein Anorak wärmt ebenso – und ist entschieden praktischer.

Gewiß kann man geteilter Ansicht darüber sein, ob dieser drastische Vergleich ein gut gewähltes Beispiel war. Schön – nehmen wir ein anderes: »Braucht« man einen Chronometer, der kein bißchen schneller gehen darf als jede Kaufhaus-Uhr? »Braucht« man eine HiFi-Anlage, deren Feinheiten jenseits menschlichen Hörvermögens liegen? Nein: Die Freiheit, besser und teurer als nötig zu essen, zu wohnen, zu genießen – auch das ist »Lebensqualität«.

Besser, teurer und genußvoller als nötig Auto zu fahren, das ist – je nach Geschmack und nach bevorzugtem Lebens- und Fahrstil – auf zwei unterschiedliche Arten möglich: im Luxus- und im Sportwagen.

Bleibt die interessante Frage, welcher davon der »Vernünftiger« ist – der Sportwagen mit seiner nur selten nutzbaren Leistungsspitze – oder die teure Limousine mit ähnlich hohem Leistungsüberschuß, mit noch seltener genutztem Platzangebot im Fahrgast- und im Kofferraum, mit kraftstoffschluckendem, bremswegverlängerndem Gewicht, mit unhandlichen Manövriermäßen und mit einem »Mehrverbrauch« von ca. vier Quadratmetern an Parkplatz- und Verkehrsfläche.

Trotz ihres völlig unterschiedlichen Charakters haben Sport- und Luxuswagen dennoch eins gemeinsam: »brauchen« tut man beide nicht – aber haben will sie jeder!

Diesen durchaus legalen und verständlichen Wunsch zu hegen und ihn sich, wenn es möglich wird, auch zu erfüllen, dazu bedarf es in einem freien Lande keine Rechtfertigung – bis auf diese: Gefragt, warum er sich ausgerechnet einen Porsche kaufe, sagte einer unserer Kunden »Weil ich es mir leisten kann«.

Zur Information erhalten Sie auf Wunsch eine Gesamtübersicht der Modelle '78 von der Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Abt. VSM, 7000 Stuttgart 40, Postfach

**PORSCHE**



Abb. 15: Strenger, Erich: Porsche packt heiße Eisen an. Heute: Sind heiße Öfen heiße Eisen? 1977.

**Porsche packt heiße Eisen an. Heute:**

# Sind »heiße Öfen« heiße Eisen?

Wer heutzutage schnelle Sportwagen baut, kann keineswegs nur auf kritiklose Zustimmung zählen. Vorbei sind die Zeiten, wo überragende Leistung begeistert beklatscht wurde – jetzt mischen sich hier und da auch Plüffe unter den Beifall. Zwar ist inzwischen die autofeindlichste Phase nach dem Energiekrisen-Schock halbwegs überwunden, aber noch immer sind der Individualverkehr überhaupt, die Autos im allgemeinen und Sportwagen im besonderen manchen Politikern, Verkehrsplanern und Umweltschützern ein Dorn im Auge.

Zu Unrecht, wie wir meinen. Denn: Seine Widersacher sehen im Sportwagen nur die eine Eigenschaft, hohe Geschwindigkeiten zu erreichen; und Sportwagenfahrer halten sie für verantwortungs- und rücksichtslose Raser.

Dabei steht unbestreitbar fest, daß die allermeisten Unfälle im Stadtverkehr und auf geschwindigkeitsbeschränkten Bundesstraßen geschehen und daß folglich Autobahnen mit weitem Abstand die sichersten Straßen sind. Hohe Geschwindigkeiten im allgemeinen und Sportwagen im besonderen belasten die Unfallbilanz also gewiß nicht so entscheidend, wie sture Tempo-Gegner in ihrer Polemik es hinstellen.

Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Ein Sportwagen bietet durch seine kompakte Handlichkeit, seine exakte Fahrwerksabstimmung, sein spontanes Spurtvermögen und seinen superkurzen Bremsweg ein Höchstmaß an aktiver Sicherheit. Ein Wagen, der selbst bei 200 km/h noch Sicherheits-Reserven hat, kommt im »normalen Auto-Alltag« selten in Bedrängnis, weil er kritischen Situationen gefahrlos aus dem Weg fährt – notfalls durch die

Flucht nach vorn. Sportwagenfahrer widerlegen in der Praxis überzeugend ihren schlechten Ruf als Raser: Sie fahren gern – und daher gut. Sie fahren entspannt – aber konzentriert. Sie fahren fair – denn mit überlegener Motorleistung fällt es viel leichter, rücksichtsvoll zu sein: die paar Sekunden Zeitverlust aus Höflichkeit sind ja sofort wieder aufgeholt.

Sie fahren bewußt – denn ganz im Gegensatz zu vielen anderen Verkehrsteilnehmern kennen Sie sehr genau ihre Fähigkeiten und ihre Grenzen – und die ihres Fahrzeugs. Im Falle der Gefahr reagieren sie deshalb schneller und vor allem richtiger.

Doch nicht nur als Verkehrs-Vorbild sind Sportwagen-Piloten wendiger – Sportwagen-Konstrukteure sind es ebenfalls: Was der Markt von morgen vom Auto von morgen erwartet, ist im Prinzip doch dies:

Mehr Rohstoff- und Energie-Bewußtsein beim Bau, im Unterhalt und beim Recycling. Mehr aktive und passive Sicherheit. Mehr Umwelt-Rücksichtnahme, also weniger Lärm und Abgas. Mehr wartungsfreie oder zumindest wartungsarme Langzeit-Zuverlässigkeit.

Die Erreichung dieser Ziele erfordert höchsten konstruktiven Aufwand und neben brillanten Ideen

auch den Mut und die Möglichkeit, sie zu verwirklichen.

Solche Voraussetzungen bietet am ehesten ein kleines Werk mit großem Forschungs-Zentrum – so wie Porsche. Hier herrscht das richtige Verhältnis zwischen Experimentier- und Entscheidungsfreiheit, zwischen Risikobereitschaft und Investitionsverantwortung, zwischen Preis-Spielraum und Absatz-Chancen.

Es ist nur natürlich, daß in solchem Klima die Früchte ingenöser Denkarbeit am schnellsten reifen, und so sind Porschefahrer heute schon die ersten und einzigen, die in den Genuß extrem langer Wartungs- und Ölwechselintervalle kommen und ein Fahrzeug mit 6jähriger Rostfrei-Garantie bewegen, das außerdem – bedingt durch seine Form und Bauart – einen in Relation zur Fahrleistung bemerkenswert niedrigen Kraftstoffverbrauch hat.

Irgendwann einmal werden solche Werte, die heute noch Kleinserien-Privileg sind, sicher auch Großserien-Standard, wesentlich unterstützt durch Porsches Pionierarbeit und durch die Bereitschaft der Porsche-Käufer, ihre Liebe zu exklusiven, progressiven Autos relativ teuer zu bezahlen und so den automobilen Fortschritt auch für das Gros der Allgemeinheit mitzufinanzieren. Die Auto-Zukunft zeigt sich nicht in kühnen Theorien und teuren Träumen, auch nicht in futuristischen Design-Studien meist motorloser Messe-Magneten. Die Prototypen der Automobil-Technologie von morgen zeigt Ihnen gern jeder Porsche-Händler – mit den Serien-Porsches von heute.

Zur Information erhalten Sie auf Wunsch eine Gesamtübersicht der Modelle '78 von der Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Abt. VSM, 7000 Stuttgart 40, Postfach

**PORSCHE**



Abb. 16: Strenger, Erich: Porsche packt heiße Eisen an. Heute: Wann hat man sein Langzeit-Auto satt? 1977.

**Porsche packt heiße Eisen an.**

**Heute:**

# Wann hat man sein Langzeit-Auto satt?

Als sonst noch niemand an ein »Langzeit-Auto« dachte, baute Porsche längst den Denk-Anstoß dafür und präsentierte ihn als Prototyp auf der IAA in Frankfurt 1973; eine kompakte Limousine, konzipiert für circa 20 Jahre Lebensdauer und 300000 Kilometer Fahrleistung.

Kaum eine Idee ist zunächst so gründlich mißverstanden oder mißdeutet worden wie gerade diese. Doch was vielen nur als glücklicher Messe-Gag erschien, erlangte plötzlich – Monate später nur – brandheiße Aktualität: Ölschock und Versorgungskrise machten erschreckend deutlich, wie richtig und wie wichtig unsere Diskussionsanregung war. Aus der falsch gestellten Frage »wer fährt schon gerne 20 Jahre lang dasselbe Auto?« wurde jetzt die richtige: »Können wir in 20 Jahren überhaupt noch Auto fahren?«. Nicht, wenn wir wie bisher weiterrasen und nur am falschen Ende rationalisieren: menschliche Arbeitskräfte gibt es inzwischen mehr als genug; was dagegen knapp und somit kostbar wird, ist das Material. Die Wegwerf-Methode – beim Produzieren und Konsumieren gleichermaßen praktiziert – war zwar bequem, doch auch verhängnisvoll. Sie hat den Vorrat unserer Erde an Rohstoffen und Energie viel schneller schrumpfen lassen als erwartet. Das zwingt uns nun, mit den zum Teil schon absehbaren Rest-Reserven sorgsam hauszuhalten – gerade in einem so materialintensiven Wirtschaftszweig wie der Autoindustrie. Dieser Zwang zur Schonung von Rohstoff- und Energievorräten einerseits und der weitweite Wunsch nach noch mehr Mobilität – und damit nach noch mehr Autos – andererseits liegt die Lösung nahe, die knappen Vorräte zu »strecken« – durch eine neue Art von Auto, die länger lebt und länger läuft, bei der Fahr- und Betriebssicherheit deutlich höher, Wertverlust, Wartungsansprüche und Unterhaltskosten jedoch deutlich geringer sind als seither. Bis zu diesem Wagen wird es noch ein weiter Weg, und verständlicherweise haben manche Autowerke eine gewisse Scheu davor, diesen Weg auch nur zu suchen, geschweige denn zu gehen.

Dabei haben wir ihn deutlich vorgezeichnet und bereits ein großes Stück darauf mit Erfolg zurückgelegt, denn Porsche fühlt sich dem Fortschritt und der Vernunft verpflichtet und sieht im Sportwagen – unter vielem anderen – eine Art Schrittmacher der Automobilentwicklung.

Schon heute hat daher jeder Porsche – als erstes und bislang einziges Serienfabrikat der Welt – eine korrosionsfeste, beidseitig feuerverzinkte Rohkarosserie. Dieses bedeutet nicht nur eine – vorerst auf sechs Jahre – garantierte Rostfreiheit aller tragenden Aufbauteile, sondern auch eine »Konservierung« der vorprogrammierten passiven Sicherheit: Jedes Auto muß heute in brutalen Crash-Tests sein Unfallverhalten bei den verschiedensten Überschlag- und Aufprall-Winkeln demonstrieren und dabei genau definierte Mindest-Forderungen zum Insassen-Schutz erfüllen – sonst wird es nicht zugelassen. Neue Autos bestehen diese Prüfung alle. Doch relativ bald schon beginnt der Zahn der Zeit das sorgfältig errechnete Sicherheitsgefüge zu zernagen: Korrodiertes, unterrostetes Stahlblech verliert seine ursprüngliche Festigkeit, Knautschzonen vernichten weniger Stoßenergie, nicht nur Soll-Brechstellen brechen . . .

Ein Porsche dagegen bleibt »bis ins hohe Alter« unverändert sicher. Diese Eigenschaft allein macht ihn noch bei weitem nicht zum Langzeit-Auto, obwohl er mit rostfreier Auspuff- und wartungsfreier Zündanlage, mit extrem langen Ölwechsel- und Wartungs-Intervallen und mit einer zeitlos funktionellen Karosserieform schon über viele von dessen wichtigsten Eigenschaften verfügt. Noch immer jedoch liegt ein großes Stück Weges vor uns. Noch sind weitere Werkstoff- und Konstruktions-Details zu klären, Nutzen-Kosten-Rela-

tionen zu verbessern und Verarbeitungsverfahren, die wir in der Kleinserie bereits beherrschen, für die Großserie aufzubereiten.

Die Umstellung der Autoindustrie vom quantitativen auf qualitatives Wachstum wird wohl keine gravierenden Strukturprobleme aufwerfen, vielleicht aber Parallelen bringen mit der Flugzeugbau-Technik von heute: neben kleineren Produktionswerken könnte es größere Überhol- und Modernisierungswerke geben – und natürlich eine neue Branche: die Recycling-Industrie. Niemand also braucht vor der Langzeit-Auto-Ara Angst zu haben, auch nicht vor der bangen Frage: »Wer will schon 20 Jahre lang immer im selben Auto fahren?«.

Niemand will und soll und muß das! Wer möchte, kann sich zweimal im Jahr ein neues Auto kaufen – nur werden Langzeit-Autos eben im Laufe ihres Lebens nicht nur zwei oder drei Besitzer haben, sondern deren acht bis zehn oder – wer weiß – manche vielleicht doch nur einen einzigen: es ist durchaus denkbar, daß ein neuer Sport daraus wird, die höchste Kilometerleistung zu erzielen und das Auto ohne Mängel mehr als zehnmal durch den TÜV zu bringen.

Schon heute gibt es da ein paar bestaunenswerte Porsche-Pioniere, die haben mit einem einzigen Motor respektabel 400000 und mehr Kilometer geschafft – und sie sind mit Recht stolz darauf. Wir auch.

Zur Information erhalten Sie auf Wunsch eine Gesamtübersicht der Modelle '78 von der Dr. Ing. h.c.F. Porsche Aktiengesellschaft, Abt. VSM, 7000 Stuttgart 40, Postfach

**PORSCHE**



Abb. 17: Strenger, Erich: Autos werden älter. Porsches bleiben jung. 1978.

**Autos werden älter.  
Porsches  
bleiben jung.**

Jeder Porsche hat sechs Jahre Langzeitgarantie. Wird er während dieser Zeit verkauft – ganz gleich, wie oft – geht der jeweilige noch verbleibende Garantie-Rest auf den nächsten Eigentümer über. Denn die Porsche-Anti-Rost-Behandlung konserviert nicht nur äußere Schönheit, sondern auch innere Sicherheit: Jedes Auto muß heute sein Unfallverhalten bei den verschiedensten Überschieß- und Aufprallwinkeln demonstrieren und dabei genau definierte Mindest-Forderungen zum Insassenschutz erfüllen. Neue Autos bestreiten diese Prüfung alle. Doch leicht bald schon beginnt der Zahn der Zeit das sorgfältig hergestellte Schutzschichtgefuge zu zernagen. Korrodieren, unterbestates Stahlblechgefuge zu zernagen. Korrodieren, Fechtigkeit, Knautschzonen vernichten weniger Stoßenergie, nicht nur Solbruchstellen brechen. ....

Ein Porsche dagegen bleibt, abis ins hohe Alter, unverändert sicher: seine gesamte Bodenruppe und alle tragenden Aufbauteile aus Stahlblech sind beidseitig feuerverzinkt – und damit so gut wie korrosions-immun. Man muß schon sehr genau hinsehen, um herauszufinden, wie alt etwa ein Porsche ist: Den Aggregaten merkt man es nicht an. Der Leistung fühlt man es nicht an. Und der modell-konstanten Form sieht man es nicht an; bewußt nicht!  
Ja, Autos werden älter. Porsches bleiben jung.

Bitte informieren Sie mich ausführlich über den Porsche:

Name									
Vorname									
Strabe/Nr.									
PLZ/Ort									
Beruf									
Ich fahre z.Zt.									
Meine Telefonnummer									

Dr.-Ing. h. c. F. Porsche AG  
Abteilung VSM, Porschestraße 42, 7000 Stuttgart 40

**PORSCHÉ**

Fahren, wo es noch Spaß macht: im



Abb. 18: Strenger, Erich: Der Familien-Sport-Kombi. 1978.

**Der Familien-Sport-Kombi**

Ein sportliches Auto kann nicht nur schneller fahren als andere – es kann vor allem schneller reagieren: beim Bremsen, beim Beschleunigen, beim Überholen, beim Ausweichen. Fahrleistung, Fahrverhalten und Fahrlichkeit bilden im Porsche 924 eine optimal harmonisierende Einheit aus sportstarkem Frontmotor, achsel- und ausgleichendem Heckgerippe, überlegene Handlichkeit sind prägnante Ausprägung für die intelligenten, vielseitigen Fahrer. Der 924 bietet Ihnen ein macht- mit komfortablem Platzangebot für zwei Erwachsene, zwei Kinder und Urlaubsgut. Der 924 maßgeschneidert für die junge Familie.

Natürlich hat ein exklusiver Porsche seinen Preis – doch mit der relativ teuren Anschaffung erkauft man sich einen unbezahlbaren Fahrspaß zu erstaunlich niedrigen Unterhaltskosten: 10 bis 12 Liter Durchschnittsverbrauch je nach Fahrstil bei zügigem Tempo, Ölwechsel nur alle 10.000 und Wartung nur alle 20.000 Kilometer, 6 Jahre Langzeitgarantie auf die tragenden Karosserieteile und nicht zuletzt dadurch Höchst-erlöse beim Wiederverkauf. So wirtschaftlich ist Porsche fahren im 924. Sich seinen Autoraum vom echten Sportwagen zu erlauben, ist also ein recht vernünftiger Spaß – auch für Familienväter!

Fahren, wo es noch Spaß macht: im **PORSCHE**

Bitte informieren Sie mich ausführlich über den Porsche:

Name	
Vorname	
StrassenNr.	
PLZ/Ort	
Beruf	
Ich fahre z.Zt.	
Meine Telefonnummer	

D-7100, h. c. F. Porsche AG  
Abteilung VSM, Porschestraße 42, 7000 Stuttgart 40



Abb. 19: Strenger, Erich: Köln - München ohne Tank-Stop. 1978.

# Köln - München ohne Tank-Stop

Zu einem großen Aktionsradius gelangt man auf zwei Wegen: Durch einen großen Tank. Oder durch einen kleinen Verbrauch.  
Der Porsche 924 geht sie alle beide. Sein Tank faßt 62 Liter Super. Und sein Motor schluckt nach DIN davon ganze 7,7 - selbst einem forschen Fahrer gelingt es in der Praxis kaum, mehr als 10 Liter pro 100 Kilometer zu verbrauchen. Das hat hauptsächlich zwei Gründe - einen guten und einen schönen.  
Zuerst der gute, die Bosch-Kleinspritz-Direkteinspritzung. Sie füllt die vier Zylinder der 82-KV mit Wertschwie exakt gleichmäßig und ohne Spritzverluste. Und das ist nicht alles. Und hier die schöne, die 924-Form. Genauso blendend, wie sie aussieht, «funktioniert» sie auch: Von allen Porsche-Karosserien setzt sie der Luft den geringsten Widerstand entgegen.

gegen Ihr C<sub>1</sub>-Wert beträgt nur 0,36. Beides - gut und schön - zusammen spart dem 924-Fahrer nicht nur viel Geld, sondern auch kostbare Zeit. Wer einmal in den Urlaubsmonaten bei glühender Mittagshitze sehr lange vor überfüllten Tankstellen auf leeres Autobahnbenzin gewartet hat, weiß diesen Zeitgewinn sicher ebenso gut und ebenso hoch einzuschätzen wie der eilige Geschäftsmann auf dem Weg zum nächsten Konferenztermin.

Fahren, wo es noch Spaß macht: im

Bitte senden Sie mir weiteres Informationsmaterial über den Porsche 924

Name \_\_\_\_\_ 423  
 Vorname \_\_\_\_\_  
 Straße/Nr. \_\_\_\_\_  
 PLZ/Ort \_\_\_\_\_  
 Ich fahre z.Zt. \_\_\_\_\_  
 Meine Telefonnummer \_\_\_\_\_  
 Dr.-Ing. h. c. F. Porsche AG  
 Abteilung VSM, Porschestraße 42, 7000 Stuttgart 40

Abb. 20: Strenger, Erich: Er macht mehr aus wenig Benzin: mehr Leistung, mehr Kilometer, mehr Fahrspaß. 1979.

**Er macht mehr aus wenig Benzin: mehr Leistung, mehr Kilometer, mehr Fahrspaß**

Der Porsche 924 ist bekannt für seinen beispielhaft sparsamen Benzinverbrauch. Er verbraucht bis zu 10 Liter pro 100 km und ein Ventil weniger – und leistet rund ein Viertel mehr. Die Gründe dafür liegen in seiner strömungsgünstigen Form, seinem geringeren Gewicht, seiner auf optimale Verbrauchs- und Abgaswerte ausgelegten K-Jetronic-Einspritzung, seiner einstellungskonstanten Ventileinspritzung, seinen über 1000 km/h mit konstantem Drehmoment funktionierenden Ventilen und dem mit Turbodieselkraftstoff betriebenen Motor. Einmal mehr hat Porsche mit dem 924 einen Motor entwickelt, der einer von vielen 924-Wirtschaftlichkeitsaktoren ist. Seine feuerverzinkte Karosserie macht ihn nahezu immun gegen Rost und dessen Ursachen. Sechs Jahre – übertragbare – Langzeitgarantie sind somit nicht nur eine Versicherung für äußere Langlebigkeit, sondern vor allem ein Hinweis auf die innere Langlebigkeit und Zuverlässigkeit. Wer einen Porsche 924 kauft, erwirbt ein Fahrzeug, das regelmäßig nur wenige Wartungsarbeiten und günstige Ersatzteilerpreise halten. Sorgfältig geführte Porsche-Modelle sind ein wertvolles Investment. Ein gepflegter Porsche 924 ist ein wertvolles Investment, das sich über die Jahre hinweg als sicheres Geschäft erweist.

Bitte informieren Sie mich ausführlich über den Porsche

Name	
Vorname	
Strasse/Nr.	
PLZ/Ort	
Beruf	
Ich fahre z.Zt.	
Meine Telefonnummer	

Dr. Ing. h.c.f. Porsche AG  
Abteilung VSM, Porschestraße 42, 7000 Stuttgart 40 543

**PORSCHE**

Fahren, wo es noch Spaß macht: im



Abb. 21: Strenger, Erich: Energie aus Abgas. 1979.

**Energie aus Abgas**

Sollten man bei einem Fahrzeug davon sprechen kann, führt der Porsche 924 Turbo fast ein „doppelleben“. Im Innerenverkehr ist er der brave, problemlose Stadtwagen, der Stopp, Start und Blumtempo nicht ablehnt und der sich auch bei zügiger Fahrt und hohem Vorkommen mit dem beschönigten Blutdruck der unteren Mittelklasse begnügt.

Auf freier Strecke jedoch und erst recht auf der Autobahn bedeutet Gasgeben bei ihm soviel wie „in Kraft treten“.

Die vom Auspuffrohr angehobene Ladedrüse setzt zusätzliche Energie frei und leitet, wann immer sie gewünscht oder gebraucht wird, die Leistung eines Spitzenportwagens. Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7,8 sec., Höchstgeschwindigkeit über 225 km/h und 1000 m mit stehendem Start in 27,5 sec.

Natürlich gibt es zwischen niederer und aufge-

schlener Gangart keine harte Grenze, sondern einen sehr weichen, fließenden Übergang. In diesem aufholenden 924 zeigt sich die jahrelange Erfahrung des Turbo-Fliegers Porsche, zwei Autos in einem – ebenso perfekt wie präzise zu konstruieren, den wirtschaftlichen Alltags- und Allwetter/Wagen mit der besonders fortschrittlichen Transaxle-Technik, viel Platz im variablen Innen- und Gepäckraum und sechs Jahren Langzeit-Garantie – und gleichzeitig den schnellsten serienmäßigen Zweitwärtwagen der Welt.

Fahren, wo es noch Spaß macht! Im

**PORSCHE**

Bitte informieren Sie mich wahlweise über den Porsche:

Name	
Vorname	
Strasse	
PLZ/Ort	
Bezug	
im Jahre 1979	
Meine Telefonnummer	

561  
 Dr.-Ing. A. c. F. Porsche AG  
 Abteilung '924', Porschestraße 42, 7000 Stuttgart 40