

**Porsche Zentrum St. Gallen**

# **Porsche** TIMES

3/10

**Neue Verkaufsberater in St. Gallen.**  
Thomas Scherrer und Samuel Forni stellen sich vor.

**Interessante Angebote:**  
Attraktive Occasionen für Sie.



**Porsche Intelligent Performance.**  
Der neue 918 Spyder mit Plug-in-Hybrid.

3/10

3

Thomas Scherrer und Samuel Forni.  
**Neue Verkaufsberater in St. Gallen.**

4

Porsche Sports Cup Suisse.  
**Cup der guten Hoffnung.**



5

Fredy Lienhard im Leben nach dem Rennen.  
**Porsche am Anfang und am Ende der Karriere.**

6

Mit Spannung erwartet.  
**Hybrid-Technologie von Porsche.**

8

Die Porsche Hybrid-Technologie der Zukunft.  
**Von der Rennstrecke auf die Strasse.**

9

Porsche Intelligent Performance.  
**Effiziente Sportwagen – seit mehr als 60 Jahren.**

10

Porsche Swiss Package.  
**Alles inklusive.**

10

Hotelkooperationen.  
**Fahrspass und Erholung in exklusiver Umgebung.**

11

Occasionsfahrzeuge.  
**Aufregend wie ein Sommerflirt. Aber ganzjährig.**

**Impressum**

Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum St. Gallen  
Zürcherstrasse 160, 9001 St. Gallen  
Tel. 071 245 84 74, Fax 071 244 52 61  
info@citygarage.ch, www.porsche-stgallen.ch

Auflage: 900 Ex.  
Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die Verantwortung für die redaktionellen Inhalte und Bilder dieser Ausgabe übernimmt das Porsche Zentrum. Ausgenommen davon sind die offiziellen Seiten der Porsche AG.

**Liebe Leserinnen und Leser**

Der Sommer ist da. Und mit ihm der neue Porsche Cayenne. Die Einführung der neuen Generation markiert de facto einen Meilenstein in der Geschichte des Sportwagenherstellers: Im Vergleich zu den Vorgängermodellen sinkt der Verbrauch um bis zu 23 Prozent. Entwickelt wurde der neue Cayenne nach dem Grundsatz der „Porsche Intelligent Performance“. Das bedeutet: Mehr Leistung bei geringerem Verbrauch, mehr Effizienz und weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. So dienen alle Modelle des neuen Cayenne, angeführt vom Cayenne S Hybrid, in ihren Klassen als Vorbilder punkto Fahrleistung und Effizienz.

Unser Team im Porsche Zentrum ist komplett. Herr Scherrer hat am 1. März, Herr Forni am 1. Juni die Arbeit in St. Gallen aufgenommen. Dass wir so rasch zwei kompetente Verkäufer finden konnten, freut mich ungemein. In dieser Ausgabe haben Sie die Möglichkeit, die beiden Herren etwas genauer kennenzulernen. Oder tun Sie dies doch mit einem Besuch bei uns im Porsche Zentrum.

Ich wünsche Ihnen viel Spass bei der Lektüre und einen schönen Porsche Sommer.

Ihr Gregor Bucher

## Neue Verkaufsberater im Porsche Zentrum St. Gallen.

# Kompetentes Team an der Verkaufsfrent.

Seit dem 1. Juni ist das Team im Porsche Zentrum St. Gallen komplett. Thomas Scherrer und Samuel Forni sind die beiden neuen Verkaufsberater.

Im Interview geben sie Auskunft über ihre Person und ihre Ziele. Und sie verraten, welcher Porsche ihr persönliches Lieblingsmodell ist.

**Herr Scherrer, Sie sind der neue Markenverantwortliche, Herr Forni, Sie sind neuer Verkaufsberater im Porsche Zentrum St. Gallen. Was hat Sie an diesen Stellen gereizt?**

*Scherrer:* Ganz klar die Marke Porsche. Natürlich sind das neue Team und das attraktive Arbeitsumfeld hier im neuen Porsche Zentrum ebenfalls spannend. Darum bin ich motiviert, meinen Teil zum weiteren Erfolg des Porsche Zentrums beizutragen.

*Forni:* Porsche hat mich schon immer fasziniert. Bei dieser neuen Stelle freue ich mich besonders darauf, diese Faszination mit den Kunden zu teilen. Ich bin stolz, solch qualitativ hochstehende Sportwagen verkaufen zu können.

**Wo waren Sie vorher tätig?**

*Forni:* Nachdem ich eine Weiterbildung an der Fachhochschule abgeschlossen habe, war ich drei Jahre lang als Verkaufsberater und stellvertretender Markenverantwortlicher bei einem Unternehmen aus

der Autobranche in Zürich tätig. *Scherrer:* Ich war während acht Jahren selbständig als Unternehmer im Bereich Autozubehör tätig. Bereits vor 12 Jahren wechselte ich in den Autohandel.

**Was fasziniert Sie an Porsche?**

*Scherrer:* Da ich an Technik sehr interessiert bin, komme ich bei einem Porsche natürlich auf meine Kosten. Doch auch die Geschichte und die ganze Tradition der Marke finde ich höchst spannend. Am meisten fasziniert mich aber der starke Wiedererkennungseffekt, den ein Porsche hat – trotz aller Weiterentwicklungen und Innovationen.

*Forni:* Der Wiedererkennungseffekt fasziniert auch mich. Ich fahre selbst einen Porsche 911, ein Modell, das eine lange Geschichte hat und immer weiterentwickelt wurde. Doch ein 911 bleibt eben ein 911: ein kompromissloser Sportwagen, der aber durch seine ausgesprochene Alltagstauglichkeit überzeugt.

**Haben Sie ein bestimmtes Ziel für Ihre Tätigkeit hier im Porsche Zentrum?**

*Forni:* Mein Ziel ist eine kompetente Kundenberatung und zwar von A bis Z. Der Kunde soll sich wohl fühlen und vor allem gut beraten wissen beim Kauf eines so individuellen und exklusiven Fahrzeugs.

*Scherrer:* Die professionelle Betreuung der Kunden ist mir sehr wichtig. Diese hört jedoch nicht beim Kauf eines Autos auf, sondern beginnt damit erst. Mir geht es darum, eine langfristige Beziehung aufrecht zu erhalten und dem Kunden

bereits beim Betreten des Porsche Zentrums ein echtes Erlebnis zu bieten.

**Zum Schluss noch: Welcher Porsche ist ihr Lieblingsmodell?**

*Scherrer:* Der Panamera. Er ist eine perfekte Symbiose von Sportwagen und Limousine. Und als ich zum ersten Mal im Fahrersitz sass und das Design und die Technik sah, kam ich mir ein bisschen vor wie in einem Flugzeugcockpit.

*Forni:* Mein Favorit ist der neue 911 GT3 RS. Er ist ein puristisches Auto, das sich auf die Performance und die Leistung konzentriert. Aus einem 3.8 Liter Motor 450 PS herauszuholen – das ist wirklich beeindruckend!



Thomas Scherrer



Samuel Forni

# TEAMNEWS



**Konstant!** Hermann Straub legte die gleichmässigsten Rundenzeiten hin und gewann die Wertung der Porsche Driver's Challenge vor Oskar Fink und Daniel Mächler.



**Heiss!** Marco Graf und Richard Feller warten darauf, zum Warm-Up auf die Strecke des 4,5 km langen F1-Grand-Prix-Kurses von Hockenheim gelassen zu werden.



**Geschafft!** Egidio Perfetti gewinnt den ersten Lauf des Porsche Sports Cup Suisse vor Richard Feller und Erwin Keller.



**Verfolger!** Erwin Keller auf seinem GT3 Cup, den er bis ins Ziel noch vor den folgenden GT3 Cup Autos von Jean-Paul von Burg und Antoine Meier halten konnte. Der dritte Platz im Gesamtklassement war der angemessene Lohn der Arbeit.



**Erkämpft!** Egidio Perfetti dicht gefolgt von Richard Feller, den er kurz zuvor nach einem Verbremser überholen konnte und diese Führung bis ins Ziel rettete.

## Porsche Sports Cup Suisse.

### Cup der guten Hoffnung.

Der Porsche Sports Cup Suisse ist wie im vergangenen Jahr auch 2010 wieder eine der Rennserien für alle Porsche Begeisterten und Rennsportenthusiasten schlechthin.

Vier verschiedene Rennserien bilden das Rahmenprogramm der insgesamt sechs Läufe, die unter anderem bereits in Hockenheim und Ledenon gastierten.

Vom liebevoll gepflegten Transaxle-Modell 944 bis hin zum professionell aufgebauten 997 GT3 Cupfahrzeug spannt sich der Bogen der Fahrzeuge aus über drei Jahrzehnten.

Während es in der Driver's Challenge wieder um konstante Rundenzeiten geht, wird im Sports Cup und im Super Sports Cup um Ränge und Positionen gekämpft. Beginnend mit freien Trainings, die hauptsächlich zur Grundabstimmung wie Reifenwahl und Fahrwerkseinstellung dienen, geht es im Qualifying dann um die Positionen in der Startaufstellung.

Oft haben sich hier jedoch schon Routine und anfängliche Zurückhaltung über ungestümes Gas geben hinwegsetzen können. Motorsport, wie er sein soll! Packende Zweikämpfe, begleitet vom Rennstreckenambiente grosser Rundkurse

wie Dijon, Le Castellet, Imola oder Magny Cours bieten den Porsche Fahrern eine Plattform, die dann im Endurance-Lauf nochmal einen weiteren Höhepunkt findet.

Durch den vorgeschriebenen Boxenstopp kommt weitere Spannung ins Rennen. Arbeiten die Mechaniker schnell genug? Klemmt eventuell eine Radmutter? Sind grössere Arbeiten nötig? Nach vorgeschriebener Mindestzeit geht es dann wieder hinaus auf die Strecke.

Am Abend dann die jeweilige Siegerehrung. Und weil man beim Porsche Sports Cup Suisse sehr genau unterscheidet, werden verschieden starke Fahrzeuge auch in verschiedenen Klassen gewertet. Die Königsklasse der slickbereiften Cupfahrzeuge, die so genannte Klasse GT3CC, umfasst dabei die schnellsten Fahrzeuge. Die serien-

mässigen Strassenfahrzeuge starten in verschiedenen Klassen, je nach Baujahr oder Ausstattung der Autos.

So wird nach jedem Rennen auch eindrücklich vorgeführt, dass man mit einem strassenzugelassenen Porsche Fahrzeug nicht nur auf der Rennstrecke richtig schnell sein kann, sondern auch problemlos an diese Strecke hin und auch wieder zurückfahren kann.

Der Porsche Sports Cup Suisse bietet auch im Jahr 2010 wieder spannende Rennen mit packenden Zweikämpfen in entsprechendem Ambiente. Es finden immer mehr Zuschauer den Weg zur Strecke. In guter Hoffnung, so wie im letzten auch in diesem Jahr wieder sauberen und fairen Motorsport zu sehen.

Text und Fotos: Thomas Fleckner





Besonders stolz ist Fredy Lienhard auf die Porsche 356, die im autobau zu sehen sind.

## Fredy Lienhard im Leben nach den Rennen.

# Porsche am Anfang und am Ende der Karriere.

**Fredy Lienhard hat 2006 einen Teil seiner Lista-Gruppe verkauft und zwei Jahre später mit dem Rennfahren aufgehört. Doch er hat keine Zeit, auch nur darüber nachzudenken, was das Wort „Langeweile“ bedeutet.**

Und er vergeudet sie auch nicht, um sich über einen Rücktritt vom Rücktritt Gedanken zu machen, weder im geschäftlichen noch im sportlichen Bereich. „Es schmeichelt mir natürlich, wenn mir Leute sagen, ich solle doch wieder zurückkommen, das gebe ich gerne zu“, meint Fredy Lienhard. „Aber wer zurückkehrt, gerät unter Druck, wird an früheren Erfolgen gemessen – und kann eigentlich nur verlieren.“ Doch Lienhard muss weder auf die Tätigkeit als Unternehmer noch auf den Nervenkitzel der Rennstrecke verzichten. Da gibt es die Lista Office Group mit mittlerweile über 500 Mitarbeitern, die ihn beschäftigt, und es gibt immer wieder Gelegenheiten, sogenannte Taxifahrten, Freunde und Gäste im Renntempo und natürlich

in einem seiner eigenen Fahrzeuge über Rennstrecken im benachbarten Ausland zu fahren. Und grosse Aufmerksamkeit widmet Lienhard auch seinem autobau.

### Auto-Erlebniswelt am Bodensee.

Im Alten Tanklager in Romanshorn hat früher die Eidgenössische Alkoholverwaltung Hochprozentiges gelagert und verwaltet. Jetzt gehört die Anlage Fredy Lienhard und heisst autobau. Nicht, dass hier jetzt Autos gebaut würden, hier wurde und wird fürs Auto gebaut. Bereits in Betrieb und sehr gut frequentiert sind die Auto-Sammlung (die nach Terminvereinbarung besucht werden kann) und das Eventzentrum, in dem Anlässe aller Art stattfinden. Bei den Autos gibt es „Classic-Cars“, seltene, wertvolle und emotionale Autos aus sechs Jahrzehnten, Concept-Cars, etwa von Sbarro oder Rinspeed, oder Modelle von einheimischen Konstrukteuren wie Monteverdi oder Enzmann zu sehen. Aber die Abteilung „Racing“, wie könnte es bei diesem Patron anders sein, ist die wahre Seele des autobaus. Hier stehen die GT- und Formel-Rennwagen, Boliden aus den Formeln 1 und 2 und natürlich die Sportprototypen. Über acht-

zig Fahrzeuge insgesamt, alle in Topzustand, die meisten fahrbereit. Um sie zu bewegen, muss man nicht weit fahren – der autobau besitzt seinen eigenen kleinen Rundkurs direkt vor der Haustüre.

### Hausmarke Porsche.

„Mein Vater hat mit Porsche Rennen bestritten, ich habe mit Porsche im Rennsport angefangen und aufgehört“, erzählt Fredy Lienhard. Kein Wunder also, ist die deutsche Marke im autobau stark vertreten. Hier stehen sein letztes Rennfahrzeug, der RS Spyder, dazu der Porsche A 356 von 1955, der 911 S Targa und der 911 Carrera RS. „Weil Porsche nicht immer Formel-Fahrzeuge anbot, musste ich zwischendurch markennässig ‚fremdgehen‘, das hat mir erlaubt, zu differenzieren – und Porsche richtig schätzen zu lernen!“ Porsche ist auch im Leben nach den Rennen Lienhard's Hausmarke. Er fährt seinen Cayman mit Begeisterung, auch den 911 Carrera 4S, und noch ist sein Appetit auf diese Marke nicht gestillt: „Als nächstes kommt der neue Spyder dazu. Damit kehrt Porsche zu den Wurzeln zurück. Ein Sportwagen ganz nach meinem Geschmack!“.



Steht seit Kurzem in Lienhard's Privatgarage: der neue Porsche 911 Carrera 4S.

## RENNSPORT – SCHULE FÜRS LEBEN.

Lernen ist für Fredy Lienhard (62) eine lebenslange Aufgabe. „Man muss in der Lage sein, Fehler zuzulassen, daraus zu lernen und daran zu wachsen. Das ist im Motorsport wie im Leben so“, sagt er. „Im Rennen kommt das Feedback sofort und ungefiltert, man muss sofort reagieren, wenn man erfolgreich sein und bleiben will. Rennen fahren ist eben auch eine Schule fürs Leben.“ Bevor Lienhard 1968 mit drei Freunden das Lista Racing Team gründete, hatte er das Renn-Metier von der Pike auf gelernt, zuerst mit Seifenkisten, dann im Kartsport. Danach hat er als Rennfahrer bei Langstrecken-Rennen in Europa und den USA zahlreiche Siege und erstklassige Platzierungen herausgefahren. Als Highlights seiner Karriere bezeichnet er die Siege bei den 24 Stunden von Daytona/USA (2002) und im gleichen Jahr zusammen mit seinem Sohn Fredy und Didier Theys in Mont Tremblant/Kanada. 2007 siegte Lienhard bei den 1'000 km von Monza und 2008, im letzten Rennen seiner Karriere, belegte er auf dem Porsche RS Spyder LMP2 den 2. Rang in Silverstone. „Wer vorne dabei sein will, muss die Ideallinie finden. Auf der Piste wie im Leben!“ Dies will Fredy Lienhard jungen Menschen nicht zuletzt auch im autobau vermitteln. Damit sie im Rennsport fürs Leben lernen können, unterstützt er die Seifenkisten Schweizermeisterschaft, die ROK Kart Meisterschaft, die Lista Formel Junioren sowie LO Formel Renault und LO Clio.

Text und Bilder: Stefan Furler

## Hybrid-Technologie von Porsche.

# Mit Spannung erwartet.

Und bei Weltpremieren elektrisiert aufgenommen.

Mit gleich drei hybridgetriebenen Modellen erstaunte Porsche auf dem Genfer Automobil-Salon Anfang März dieses Jahres die Fachwelt: mit dem neuen sportlichen Geländewagen Cayenne S Hybrid, dem Rennwagen 911 GT3 R Hybrid sowie dem zweisitzigen Hochleistungs-Mittelmotorsportwagen 918 Spyder.



### Der 911 GT3 R Hybrid mit Schwungrad-Hybrid.

Im 911 GT3 R Hybrid hat Porsche wieder einmal eine Idee realisiert, die auf den ersten Blick abwegig erschien, und damit Massstäbe gesetzt: ein Hybridantrieb im Rennsport.

Mit konventionellen Hybridsystemen hat dieses Konzept nichts gemein. Schliesslich wurde es für einen Rennwagen entwickelt, der anderen Gesetzen unterworfen ist als ein Serienfahrzeug. So liefert zum Beispiel ein elektrischer Schwungradspeicher anstelle einer sonst üblichen Batterie die Energie für die Elektromotoren. Platz findet dieser Speicher im Innenraum neben dem Fahrer. Auch die beiden Elektromotoren wurden an ungewöhnlicher Position angebracht. Sie sitzen an der Vorderachse und addieren jeweils 81 PS zu den 480 PS des Vierliter-Sechszylinder-Boxermotors hinzu.

Die Energie des Schwungradspeichers steht mechanisch in Form von bis zu 40'000 1/min des Rotors zur Verfügung. Das Schwungrad wird bei Bremsvorgängen auf Touren gebracht, wenn die beiden Elektromotoren an der Vorderachse nicht als Schubgeber, sondern als

Generatoren arbeiten. Aus dem geladenen Schwungradspeicher kann der Pilot jeweils für eine Dauer von etwa sechs bis acht Sekunden bis zu 120 kW Zusatzleistung (E-Boosten) für die beiden Elektromotoren an der Vorderachse abrufen. Das kann ihm einen Rennvorteil beim Beschleunigen aus Kurven heraus oder während Überholvorgängen verschaffen.

Erprobt wurde der 911 GT3 R Hybrid unter anderem beim berühmten 24-Stunden-Rennen auf der Nordschleife des Nürburgrings am 15./16. Mai 2010. Auf Sieg wurde allerdings nicht gefahren. Vielmehr sollen die Erkenntnisse, die der 911 GT3 R Hybrid als sogenanntes Rennlabor liefert, dem Technologietransfer in eine spätere Serienfertigung dienen. Das ist bewährte Tradition bei Porsche.

Der 911 GT3 R Hybrid verkörpert das, was wir als Porsche Intelligent Performance bezeichnen, in Reinform: Effizienz. Mehr Leistung bei geringerem Verbrauch und weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen, resultierend aus Ideen, die verblüffen und die die Geschichte des Sportwagens immer wieder revolutionieren.

### Der Cayenne S Hybrid mit

Das Ziel beim Porsche Cayenne S Hybrid war klar definiert: Entwicklung einer Kombination von Verbrennungsmotor und Elektromaschine, die den Verbrauch deutlich reduziert, jedoch die Porsche typische Dynamik des Antriebs sicherstellt – auch im Gelände. Die Lösung heisst Parallel-Full-Hybrid.

Der Verbrennungsmotor des Cayenne S Hybrid ist ein 3,0-Liter-V6-Kompressor, der bereits bei niedrigen Drehzahlen zwischen 3'000 und 5'250 1/min für ein hohes Drehmoment von 440 Nm sorgt. Damit ist er auf eine niedertourige, treibstoffsparende Fahrweise ausgelegt, ohne auf souveräne Kraftreserven zu verzichten. Beide Motoren zusammen bringen eine maximale Systemleistung von 380 PS auf. Das maximale Drehmoment beträgt 580 Nm. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h braucht der neue Cayenne S Hybrid nur 6,5 s. Werte, wie Sie sie eigentlich von einem 8-Zylinder erwarten dürfen. Und dies bei einem Verbrauch von durchschnittlich 8,2 Litern und Erfüllung der strengen EU 5 Abgasnorm.

Ziel erreicht – könnte man denken. Nicht so bei Porsche. Der Parallel-Full-Hybrid ist eine Meisterleistung deutscher Ingenieurskunst, die man-





PORSCHE  
INTELLIGENT  
PERFORMANCE

## Parallel-Full-Hybrid.

che Überraschung bereithält. Bei moderater Beschleunigung wird der Verbrennungsmotor vom Antriebsstrang abgekoppelt und das Fahrzeug allein durch den Elektromotor angetrieben. Und zwar nahezu lautlos. Besonders angenehm zum Beispiel bei Fahrten in verkehrsberuhigten Zonen. Wer auf den unverkennbaren Porsche Motorsound, insbesondere beim Anfahren, jedoch nicht verzichten möchte, kann den Elektromotor als zusätzlichen Schub für sportlichere Beschleunigung nutzen. Das Parallel-Full-Hybrid-Konzept spielt seine Stärken auch bei höheren Geschwindigkeiten und Langstreckenfahrten aus. Bei Fahrten mit konstantem Tempo, zum Beispiel auf der Autobahn, wird der Verbrennungsmotor automatisch vom Antriebsstrang entkoppelt und ausgeschaltet: Das Fahrzeug „segelt“ elektrisch angetrieben dahin. Der Fahrer kann den Bereich, in dem rein elektrisch gefahren werden kann, aktiv erweitern. Durch Betätigung der E-Power-Taste wird der Verbrennungsmotor beim Gasgeben erst später zugeschaltet als im Normalmodus.

Der neue Cayenne ist leichter, verbrauchsärmer, dynamischer, sicherer und komfortabler. Wir haben ihn auf den Punkt gebracht.

## Der 918 Spyder mit Plug-in-Hybrid.

In der innovativen Konzeptstudie 918 Spyder bündelt Porsche intelligente Antriebstechnologie, Motorsport-Hightech sowie klassisch-moderne Formensprache zu einem überzeugenden Statement. Sie können mit dem 918 Spyder entweder Rundenzeiten auf dem Niveau von Rennwagen erzielen oder aber bei ökonomischer Fahrweise lediglich 3 Liter Kraftstoff pro 100 km verbrauchen bzw. nur 70 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer emittieren.

Der offene Zweisitzer wird von einem Hochdrehzahl-V8-Motor – platziert als Mittelmotor – mit mehr als 500 PS und einer maximalen Drehzahl von 9'200 1/min angetrieben. Kombiniert mit Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse mit einer mechanischen Gesamtleistung von 218 PS (160 kW) sowie dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe.

Die Elektromotoren beziehen ihre Energie aus einer Lithium-Ionen-Batterie, die entweder über das

herkömmliche Stromnetz oder durch Bremsenergierückgewinnung geladen werden kann.

Der 918 Spyder kann in vier verschiedenen Betriebsarten gefahren werden. Diese reichen von rein verbrauchsorientiert im „E-Drive“ Modus bis zu rein leistungsorientiert im „Race Hybrid“ Modus. Ersterer ermöglicht 25 Kilometer rein elektrisches Fahren, während beim zweiten die Antriebssysteme auf höchste Fahrdynamik ausgerichtet sind. In diesem Modus erreicht der 918 Spyder traumhafte Beschleunigungswerte von 3,2 s auf 100 km/h. Zusätzlich sorgt eine elektrische Zusatzleistung, die per Knopfdruck abgerufen werden kann, beim Überholen für pures Rennsportfeeling.

Kurz gesagt: Fahrleistungen eines Super-Sportwagens und Kraftstoffverbrauch auf Kleinwagen-Niveau – nicht weniger als diese spannende Bandbreite vermag der Prototyp 918 Spyder abzudecken.



Von der Rennstrecke auf die Strasse.

## Die Porsche Hybrid-Technologie der Zukunft.

**Dr. Michael Leiters ist Projektleiter Gesamtfahrzeug Cayenne. Er ist seit 2000 bei der Porsche AG in verschiedenen Führungsfunktionen tätig.**

**Wann haben Sie Ihre Leidenschaft für Porsche entdeckt?**

Es ist zu lange her, als dass ich mich erinnern könnte. Mein erster Porsche war mit vier Jahren ein 928, leider nur als Spielzeugauto.

**Was ist Ihr Lieblingsmodell von Porsche?**

Cisitalia – der allererste Rennwagen, den Ferry Porsche entwickelte.

**Stimmt es, dass bereits Ferdinand Porsche einen Hybrid-Motor gebaut hat (Lohner Porsche)?**

Ja, damals war das ein serieller Hybrid, der „Semper Vivus“. Herr Porsche hat bereits auf der Pariser Weltausstellung 1900 ein Elektromobil mit Radnabenmotor vorgestellt, das eine wichtige Basis für den noch im gleichen Jahr gebauten Hybrid-Prototypen war. Von diesen Lohner Porsche Elektro- und Hybridfahrzeugen wurden übrigens mehr als 300 Stück in Serie gebaut.

**Was bedeutet für Sie umweltbewusster Fortschritt in der Antriebstechnik von Sportwagen?**

Weniger Verbrauch, weniger Emissionen und CO<sub>2</sub>-Ausstoss, aber im Gegenzug sollen die klassischen Porsche Werte wie Fahrspass,

Emotionen und Dynamik, das Beste in der Automobilindustrie sein. Der neue Cayenne beispielsweise setzt bei diesen Werten neue Massstäbe und verbraucht bis zu 23 Prozent weniger Treibstoff.

Möglich war das durch konsequenten Leichtbau mit fast 200 Kilogramm Gewichtsreduzierung und modernste Fahrzeugtechnik wie Bordnetzrekuperation, Thermomanagement und ein Achtgang-Automatik-Getriebe mit Start-Stop-Funktionalität.

**Was macht die Voll-Hybrid-Technologie von Porsche einzigartig?**

Die klassischen Porsche Gene wie Sportlichkeit und Dynamik gehen nicht verloren beziehungsweise werden nicht vernachlässigt, bei voller Hybrid-Funktionalität. So sind zum Beispiel elektrisches Fahren in der Stadt bis zu 60 km/h oder Segeln auf der Autobahn bis 156 km/h ohne Verbrennungsmotor möglich, indem der 47 PS starke Elektromotor Platz sparend zwischen dem 333 PS starken Verbrennungsmotor und dem Getriebe angeordnet ist. Der Kraftschluss zwischen den beiden Aggregaten erfolgt über eine Kupplung, die vom Hybrid-Manager je nach Fahrsituation und Fahrerwunsch vollautomatisch gesteuert wird. Dadurch sind Fahrleistungen auf Achtzylinder-Niveau bei einem Verbrauch von 8,2 l/100 km im NEFZ möglich. Weiterhin zeichnet sich das einwellige Parallel-Voll-Hybrid-Konzept von Porsche dadurch aus, dass die Qualitäten des Porsche Allradantriebs im Winter und im Gelände voll erhalten bleiben.

**In welche Richtung wird die Hybrid-Technologie weiterentwickelt beziehungsweise was sind die derzeit und zukünftig grössten Herausforderungen und Weiterentwicklungspotenziale des Hybrid-Antriebs?**

Die grösste Herausforderung dürfte im Bereich der elektrischen Speichermedien liegen, da mit steigender Energiedichte der Batterien der Anteil der elektrischen Fahrzyklen steigen wird und der daraus resultierende Energiebedarf aus anderen, alternativen Quellen durch Nachladen zugeführt werden muss, bis reine Elektrofahrzeuge denkbar sind.

Man darf aber nicht vergessen, dass bei Elektrofahrzeugen auch ein hoher Anteil der Energie für Nebenaggregate (Unterhaltung, Klimatisierung, Heizung et cetera) bereitgestellt werden muss, so dass erst noch sehr grosse Fortschritte bei der Batterietechnologie gemacht werden müssen.

**Welche Rolle spielen dabei der Technologieträger Porsche 911 GT3 R Hybrid und die Konzeptstudie Porsche 918 Spyder?**

Der Rennsport spielt für Porsche immer eine besondere Rolle. Die Anforderungen an geringes Gewicht und hohe Leistungsfähigkeit geben uns wichtige Hinweise für die Entwicklung unserer Serienfahrzeuge. Somit bieten uns der Porsche 918 Spyder und der Porsche 911 GT3 R Hybrid die Möglichkeit, sowohl neue Technologien als auch neue Werkstoffe im Alltag unter extremsten Bedingungen zu testen und zur Serienreife weiter zu entwickeln.



Dr. Michael Leiters

INTERVIEW





**PORSCHE  
INTELLIGENT  
PERFORMANCE**

## Effiziente Sportwagen – seit mehr als 60 Jahren.

In jedem Porsche steckt der unbändige Wille, nie Dagewesenes zu präsentieren.

Jedes neue Modell ist eine kleine Revolution im Sportwagenbau, manches auch eine grosse.

Das Geheimnis dieses Erfolges: Leidenschaft. Denn in jedem Porsche steckt intelligente und fortschrittliche Technik. Gespeist aus einer langen Rennsporttradition und aus den brillanten Ideen unserer Ingenieure, die immer wieder neue, ungewöhnliche Wege ersinnen. Das Ergebnis dieses Erfolges: Gelassenheit. Kurz gesagt: Wir kennen unsere Stärken, ohne uns darauf auszuruhen.

Das ist Porsche Intelligent Performance – seit mehr als 60 Jahren.

**W**ir bauen Sportwagen mit leistungsstarken Motoren, die dennoch wenig verbrauchen. Wir sparen an jedem sinnvollen Gramm Gewicht, um Ihnen noch mehr Fahrspass bieten zu können. Und deshalb bauen wir einfach schöne Autos. Nicht zum Selbstzweck, sondern als Ausdruck perfekter Aerodynamik und als Teil der unverkennbaren Porsche Philosophie, die jedes unserer Modelle prägt. Ein harmonisches Gesamtkonzept und ein hohes Mass an Effizienz sind die Schlüssel zur Porsche Intelligent Performance. Mehr PS allein machen noch keinen Rennsieg aus. Erst die Umsetzung innovativer Ideen für mehr Leistung, weniger Gewicht und geringeren

Verbrauch bringen den entscheidenden Vorsprung auf der Rennstrecke. Und auf der Strasse. Denn Porsche steht für dynamische und effiziente Fahrzeugkonzepte, die obendrein viel Komfort und Alltagstauglichkeit bieten. Bestes Beispiel: die Auto-Start-Stop-Funktion in Verbindung mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) im neuen Porsche Panamera.

Apropos PDK. Es belegt auch den erfolgreichen Ideen-Transfer von der Rennstrecke in die Serie. Innovative Porsche Technologien, die sich unter den harten Belastungen des Motorsports bewährt haben, finden als Effizienzträger Eingang in die Serienfertigung: leichte, aber äusserst stabile Karosserien, Hightech-Materialien wie Karbon und Aluminium, um nur einige zu nennen. Das ist die fortschrittliche Weiterentwick-

lung unserer Motorsport-Tradition, die wir seit 1948 pflegen, als der erste Porsche prompt ein Rennen gewann. Sicher und souverän.

Sicherheit als Teil einer souveränen Performance ist bis heute fest im Denken bei Porsche verankert. Einmalige Beschleunigungswerte, wie sie der neue Porsche 911 Turbo S vorweisen kann, bedingen eben auch eine Hochleistungsbremse wie die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Für Porsche Fahrspass auch bei Nacht sorgt zum Beispiel das dynamische Kurvenlicht. Ein Ergebnis der Porsche Intelligent Performance. Wie das Prinzip Hybrid – völlig neu interpretiert in drei völlig unterschiedlichen Fahrzeugen (siehe Seiten 6/7). Wir bei Porsche gehen eben voller Leidenschaft unsere eigenen Wege. Für unsere Kunden und für die Umwelt. Unser Antrieb ist es, kommenden Generationen unbeschwerte Porsche Fahrfreude zu bereiten.

**Der 918 Spyder, der 911 GT3 R Hybrid und der Cayenne S Hybrid – Interpretationen ein und desselben Prinzips: mehr Effizienz. Mehr Porsche.**

**Porsche Swiss Package.****Inbegriffen: Fahrspass und viele Extras.**

# Porsche Swiss Package

ALLES INKLUSIVE.  
GANZ EXKLUSIV.  
IHR PREISVORTEIL.

**911 Carrera/Carrera 4**  
**911 Carrera S/Carrera 4S**  
CHF 9'130.–  
**911 Turbo**  
CHF 10'190.–  
**911 Turbo S**  
CHF 8'270.–  
**911 GT3/GT3 RS**  
CHF 9'690.–

**Panamera/Panamera 4**  
CHF 11'950.–  
**Panamera S/Panamera 4S**  
CHF 12'505.–  
**Panamera Turbo**  
CHF 21'080.–

Weitere Informationen  
finden Sie unter  
[www.porsche.ch/swisspackage](http://www.porsche.ch/swisspackage)

Ein Porsche hat viel zu bieten: Nebst der aussergewöhnlichen Performance und Agilität, dem legendären Design und dem intelligenten Engineering auch zeitlose Qualität und Wertbeständigkeit. Und mit dem Porsche Swiss Package wird der Kauf eines 911 oder Panamera gleich nochmals interessanter.

Wenn Sie sich für einen 911 oder Panamera interessieren, macht Ihnen das exklusiv in der Schweiz erhältliche Porsche Swiss Package die Entscheidung jetzt noch leichter. Denn beim Kauf eines Neufahrzeugs dieser beiden Baureihen schenkt Ihnen Porsche

ein auf das jeweilige Modell abgestimmtes Zusatzpaket, das den Serienumfang um interessante Optionen erweitert.

Je nach gewähltem Modell erhalten Sie so exklusive Zusatzausstattungen wie z.B. Parkassistent, Reifen-

druckkontrollsystem RDK, Telefon-Modul, TV Tuner, PCM inklusive Navigationsmodul, 4-Zonen-Klimautomatik oder Bi-Xenon-Leuchten inklusive adaptivem Lichtsystem kostenlos dazu. Sie profitieren dabei von einem Preisvorteil von bis zu CHF 10'190.– beim 911 und von bis zu CHF 21'080.– beim Panamera.

Geniessen Sie mit dem Porsche Swiss Package noch mehr Fahrspass. Ohne mehr zu bezahlen. Ihr Porsche Zentrum informiert Sie gerne näher und vereinbart eine Probefahrt für Sie.

**Hotelkooperationen.**

## Erleben Sie in ausgewählten Hotels die exklusive Kombination von Fahrspass und Erholung.

**Einchecken und Einsteigen.**

Seit April 2010 arbeitet die Porsche Schweiz AG mit ausgewählten Spitzenhotels in der Schweiz zusammen, um Ihnen ein unvergleichliches Erlebnis zu bieten. Die Häuser haben attraktive Arrangements geschnürt, in denen Ihnen für die Dauer Ihres Aufenthaltes ein top-aktuelles Porsche Modell zur freien Verfügung steht und Sie gleichzeitig vom Hotel rundherum verwöhnt werden. Einchecken und Einsteigen – und für wenige Tage den Alltag hinter sich lassen.



GRAND HOTEL  
LES TROIS ROIS BASEL

Porsche & Pleasures  
Für Reservierungen und  
weitere Informationen  
wenden Sie sich bitte an:  
Tel. +41 (0)61 – 260 51 25  
[reservation@lestroisrois.com](mailto:reservation@lestroisrois.com)

PARK HOTEL WEGGIS

Parc & Porsche  
Für Reservierungen und  
weitere Informationen  
wenden Sie sich bitte an:  
Tel. +41 (0)41 – 392 05 05  
[info@phw.ch](mailto:info@phw.ch)  
[www.phw.ch](http://www.phw.ch)

Unser Occasionsangebot.

## Aufregend wie ein Sommerflirt. Aber ganzjährig.



### Cayenne GTS Tiptronic

Basaltschwarzmetallic

1. Inv. 03.2008 | 35'500 km

**CHF 98'900.-**

4'800 cm<sup>3</sup>, 298 kW (405 PS), 21-Zoll Rad, Exterieur-Paket Alu Optik, Bi-Xenon Scheinwerfer, el. Schiebe-/Hubdach aus Glas, HomeLink®, Luftfederung, PASM, PCM, PDCC, Reifendruckkontrollsystem RDK, Parkassistent vorne und hinten, Licht-Komfort-Paket, 3-Speichen-Multifunktionslenkrad Leder, PCM/Telefonmodul, 12-Wege-Sitze vorne mit Sportsitzaufpolsterung, Fahrermemory, BOSE® Sound-System, CD-Wechsler, uvm.



**1** Boxster 2.9  
Inv. 03.2009 | 17'200 km  
**CHF 68'900.-**



**2** Cayman S 3.4 PDK  
Inv. 01.2009 | 17'100 km  
**CHF 99'500.-**



**3** Carrera Cabrio 3.4  
Inv. 07.2000 | 93'900 km  
**CHF 44'900.-**



**4** Carrera 4 Cabrio  
Inv. 08.1999 | 56'900 km  
**CHF 51'800.-**



**5** Carrera S Coupé PDK  
Inv. 04.2009 | 14'000 km  
**CHF 129'900.-**



**6** Cayenne V6 Automat  
Inv. 10.2005 | 71'000 km  
**CHF 47'900.-**





**Ihr Partner für die mobile Leidenschaft.**



**PORSCHE**

**Porsche Zentrum St. Gallen**

Zürcherstrasse 160  
9001 St. Gallen  
Tel. 071 245 84 74  
Fax 071 244 52 61

[www.porsche-stgallen.ch](http://www.porsche-stgallen.ch)  
[info@city-garage.ch](mailto:info@city-garage.ch)