

PORSCHE TIMES



03
24

**Exklusives Einzelstück
zu Ehren von Jo Siffert
Seite 6**

**Der neue, vollelektrische
Macan und Macan 4S
Seite 8**



Liebe Leserinnen und Leser

Diese Ausgabe ist wieder vollgepackt mit vielen interessanten News rund um das Porsche Zentrum Maienfeld und die Marke Porsche. So freue ich mich, Ihnen verkünden zu können, dass wir ab sofort einen Pop-up-Store des Porsche Zentrum Maienfeld in der Mainstation in Chur haben. Dort lade ich Sie ein, in einer einzigartigen Atmosphäre einen privateren Einblick in die Marke zu erhalten.

Zudem ist es mir eine grosse Freude, Ihnen unseren neuen Mitarbeiter Tizian Tiri vorstellen zu dürfen, der ab sofort mit seinem mechanischen Geschick für Ihren Porsche da sein wird. Für alle Abenteuerlustigen haben wir einen Tourbericht über wunderschöne Ausfahrt im Kanton Graubünden und in Oberitalien zusammengestellt.

Neben all diesen Highlights freue ich mich Ihnen in dieser Ausgabe den neuen 911 präsentieren zu dürfen. Der Porsche 911 ist für mich eine absolute Ausnahmeerscheinung auf dem Automobilmarkt. Als Sportwagen mit Millionen Fans weltweit verkörpert er eine einzigartige Kombination aus Leistung, Design und Tradition. Seine unzähligen Rennsiege in den Serien weltweit machen ihn zu einem Ausnahme-sportler der in der Automobilwelt seinesgleichen sucht.

Ich kann mir die Bürde vorstellen, welche die Ingenieure in Weissach und Designer in Zuffenhausen tragen, wenn es darum geht, dem 911 eine Auffrischung zu verleihen. Denn wie soll man einen bereits perfekten Sportwagen noch perfekter machen? Dass es auch diesmal wieder geglückt ist, zeigt das Facelift des 911 mit der zweiten Generation des 992.

Die langjährigen Erfahrungen von Porsche mit leistungsstarken Hybrid-Antrieben, wie dem 911 GT3 R Hybrid oder dem 919 Hybrid, im Motorsport zeigen eindrucksvoll das sportliche Potenzial der Hybrid-Technologie auf. Aus all diesen Erfahrungen wurde für den neuen Porsche 911 die revolutionäre neue Performance-Hybridisierung für die Strasse abgeleitet. Ein kleiner Schritt für Porsche, ein riesiger Sprung für den 911!

Mit den neuen 911 Carrera GTS Modellen werden die ohnehin schon hohen Performance-Ansprüche an den 911 mehr als übertroffen. Das verdanken sie nicht nur der komplett neuen zusätzlichen E-Maschine, sondern vor allem dem perfekt abgestimmten Zusammenspiel von elektrischem Turbolader (eTurbo) und 3,6-Liter-6-Zylinder-Boxermotor. Und das Beste daran ist, dass wir zu keinem Zeitpunkt auf den typischen Boxer Sound beim neuen 911 verzichten müssen.

Wir können uns auf einen spannenden Herbst freuen und wünsche Ihnen alles Gute.

Michael Stücheli



Exklusives Einzelstück zu Ehren von Jo Siffert Seite 06

Impressum

Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum Maienfeld, Industriestrasse 16, 7304 Maienfeld, Telefon +41 81 911 00 00, www.porsche-maienfeld.ch, Auflage: 2'008 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 Schweiz AG. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.



printed in
switzerland



**Der neue, vollelektrische
Macan und Macan 4S**
Seite 08



**Mathieu Jaton:
«Ich lebe meinen Traum»**
Seite 10



Die Magie von Montreux
Seite 13

04	NEUE MODELLE The one and always – der neue 911	17	MITARBEITENDE Vorstellung Tizian Tiri
06	MOTORSPORT Exklusives Einzelstück zu Ehren von Jo Siffert	18	RENNSPORT Das ist unsere Delegation
08	NEUE MODELLE Der neue, vollelektrische Macan und Macan 4S	20	TECHNOLOGIE-LEXIKON Der neue 911 Carrera GTS – neuer elektrischer Turbolader
10	INTERVIEW Mathieu Jaton: «Ich lebe meinen Traum»	22	REISESTORYS Eine Tagestour über die Bündner Berge nach Chiavenna
13	FESTIVAL HIGHLIGHTS Die Magie von Montreux	26	POP-UP-STORE in der Mainstation 1901 in Chur
16	SERVICE-TIPP Ratschläge und Informationen von Ihrem After-Sales-Leiter	27	REIFENWECHSEL Der nächste Winter kommt bestimmt!

The one and always – der neue 911



400-V-Lithium-
Ionen-Batterie

BEIM T-HYBRID

12,6-Zoll

CURVED DISPLAY
KOMBIINSTRUMENT





911 CARRERA

290 kW (394 PS) Leistung

7'500 Max. Drehzahl (1/min)

450 Nm Max. Drehmoment

3,9 s 0–100 km/h bei Launch Control

10,1–10,7 l Verbrauch kombiniert (l/km)

230–244 CO₂ kombiniert (g/km)

G Effizienzklasse

911 CARRERA GTS

398 kW (541 PS) Leistung

7'500 Max. Drehzahl (1/min)

610 Nm Max. Drehmoment

3,0 s 0–100 km/h bei Launch Control

10,5–11,0 l Verbrauch kombiniert (l/km)

239–251 CO₂ kombiniert (g/km)

G Effizienzklasse



Der Porsche 911 ist eine Legende, die ewig währt und fasziniert. Der schönste und überzeugendste Beweis, dass Tradition und Innovation den Weg in die Zukunft gemeinsam beschreiten können. Der Mythos 911 lebt in jeder neuen Generation weiter. Doch was macht ihn eigentlich aus, diesen Mythos? Design, Technik und Performance sind, neben der Marke, sicherlich wichtige Säulen. Was ihn aber letztlich zur ultimativen Ikone macht, ist die Verkörperung eines individuellen Lebensgefühls auf vier Rädern – und es sind die Menschen, die mit dem 911 ihre Träume verwirklichen.

Seit den 60er-Jahren dauert die unvergleichliche Erfolgsgeschichte des Porsche 911 an. Nach zahlreichen nervenaufreibenden Erfolgen bei den Strassenrennen der Rallye Monte Carlo und Targa Florio machte der «Mythos Porsche 911» unter Motorsportbegeisterten schnell die Runde. Unzählige weitere Siege bei den bedeutendsten 24- und 12-Stunden-Rennen rund um den Globus haben ihn zur lebenden Legende auf der Rundstrecke heranwachsen lassen. Was als Mythos auf der Rundstrecke begann, entwickelte sich schnell zu einer Ikone der Automobilwelt.

Der neue 911

Der Porsche 911 ist eine Ausnahmeerscheinung: Er ist ein Sportwagen mit Millionen Fans, ein ehrgeiziger Sportler mit schier unzähligen Rennsiegen. Zugleich ist er dank seines ikonischen Designs und seiner Boxermotor-Tradition der Historie verpflichtet. Der Porsche 911 wurde über Jahrzehnte weiterentwickelt und hat immer wieder technologische Meilensteine gesetzt, dabei aber stets seine Identität bewahrt. Optisch ist er sofort als «der 911» zu erkennen.

Einmal mehr ist es gelungen, die klassische Design-DNA des 911 auf die nächste Evolutionsstufe zu heben. Das Exterieur-

design wurde nochmals geschärft und wirkt nun noch markanter und technischer. Das Interieur ist geprägt von klaren und geraden Linien, wie sie bereits die erste Elfer Generation auszeichnete.

Neben einer deutlich aufgewerteten Serienausstattung in allen Bereichen überzeugt der neue Porsche 911 mit einer umfangreichen Digitalisierung des Cockpits und der neuen Generation von Hauptscheinwerfern.

Der Antrieb der 911 Carrera Modelle ist in der Basisversion wie gewohnt rein verbrennungsmotorisch, allerdings wurde er gezielt optimiert. Die Porsche 911 GTS Modelle überraschen dagegen mit einer technischen Revolution: Erstmals für die 911 GTS Modelle kommt eine Performance-Hybridisierung – der sogenannte T-Hybrid – zum Einsatz. Durch den 6-Zylinder-Boxermotor mit elektrischem Turbolader (eTurbo) und 3,6 l Hubraum sowie die Integration einer E-Maschine in das PDK erreichen die 911 GTS- Modelle eine neue Performance-Dimension. Der T-Hybrid-Antrieb ermöglicht eine lineare Leistungsentfaltung mit hohem Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich. Gleichzeitig ermöglicht die Rekuperation über die E-Maschine im Getriebe und den elektrischen Turbolader die Energierückgewinnung zum Laden der 400-V-Lithium-Ionen-Batterie.

Der neue 911 lässt keine Wünsche offen und ist noch stärker, schneller und effizienter als je zuvor. Überzeugen Sie sich selbst von den verschiedenen neuen Derivaten 911 Carrera, 911 Carrera GTS, 911 Carrera 4 GTS und 911 Targa 4 GTS bei uns im Porsche Zentrum.

Wenn jemand etwas schafft, das die Zeit überlebt und das von der Exzentrizität bestimmter Epochen unberührt bleibt, etwas Zeitloses also, ist das die höchste Errungenschaft.

Prof. Dr. Ing. h. c. Ferry Porsche

Hommage an eine Rennlegende: exklusives Einzelstück zu Ehren von Jo Siffert

«Tribute to Jo Siffert» – ein exklusives Einzelstück als Hommage an eine Legende

Zwei Legenden sind wieder vereint: Jo Siffert und Porsche. Zu Ehren der Rennsportlegende hat das Sonderwunsch-Programm der Porsche Exclusive Manufaktur ein Einzelstück auf Basis des 911 GT3 RS kreiert – ausschliesslich für den Schweizer Markt. Wer den «Tribute to Siffert» bekommt, wird aber der Zufall entscheiden.

Joseph «Jo» Siffert zählt zu den ganz Grossen in der Schweizer Rennsportgeschichte. Neben 96 Starts und zwei Siegen in der Formel 1 hat der Westschweizer unzählige weitere Sportwagen- und Langstreckenrennen bestritten – ab 1964 regelmässig auf Rennwagen von Porsche. Darüber hinaus arbeitete er nebenbei auch noch als Porsche Händler. Sifferts Palmarès ist beeindruckend: zwei Klassensiege bei den 24 Stunden von Le Mans und ein Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Sebring 1968. Ausserdem hat Siffert zwischen 1969 und 1971 massgeblich zu den Porsche Siegen der Sportwagen-Weltmeisterschaft beigetragen.

Seine Karriere brachte «Seppi» buchstäblich vom Lumpensammler bis an die Weltspitze. Bis zum 24. Oktober 1971: Jo Siffert starb bei einem Formel-1-Rennen in Brands Hatch in Grossbritannien, nachdem sich sein Rennwagen überschlagen und zu brennen begonnen hatte. In Vergessenheit geriet die Legende aber nicht. «Man spricht immer noch von Jo Siffert, weil es ihm gelungen ist, sich durch seine Persönlichkeit, seine Haltung, seine Freundlichkeit und seine Ergebnisse zu einer Person zu machen, auf die man stolz war und mit der man sich leicht identifizieren konnte», beschreibt sein Biograf Jacques Deschenaux das Phänomen.

Einzigartig: «Tribute to Jo Siffert»

Mit dem Renner der Vergangenheit als Vorbild – sowohl beim Interieur als auch beim Exterieur – entstand nun durch das Sonderwunsch-Programm der Porsche Exclusive Manufaktur der 911 GT3 RS «Tribute to Jo Siffert». Abgesehen von einer limitierten Auflage an Modellautos bleibt das Fahrzeug ein Einzelstück.

Interessentinnen und Interessenten können sich in einem Schweizer Porsche Zentrum informieren und ihr Interesse am Kauf des Fahrzeugs bekunden. Die Erwerberin/der Erwerber des Einzelstücks wird am 9. November 2024 im Rahmen der Messe «Auto Zürich» von der Porsche Schweiz AG nach dem Zufallsprinzip ausgelost.

Erfahren Sie mehr unter:





TRIBUTE TO
JO
SIFFERT

«TRIBUTE TO JO SIFFERT» –
911 GT3 RS

386 kW (525 PS) Leistung

9'000 max. Drehzahl (1/min)

465 Nm max. Drehmoment

3,2 s 0–100 km/h

13,2 l Verbrauch kombiniert (l/100 km)

299 CO₂ kombiniert (g/km)

G Effizienzklasse



Jo Siffert ist es gelungen, sich durch seine Persönlichkeit, seine Haltung, seine Freundlichkeit und seine Ergebnisse zu einer Person zu machen, auf die man stolz war und mit der man sich leicht identifizieren konnte.



MACAN

265 kW (360 PS) Leistung

563 Nm max. Drehmoment

5,7 s 0–100 km/h

17,0–19,8 kWh/100 km Stromverbrauch kombiniert (WLTP)

0–0 g/km CO₂-Emissionen kombiniert

641 km elektrische Reichweite (WLTP)

B Effizienzklasse



Der neue, vollelektrische Macan und Macan 4S

Sportlichkeit und Effizienz für ein junges und urbanes Lebensgefühl.

Die neue Macan-Modellreihe zeigt, dass Bewährtes und Neues miteinander im Einklang stehen können: Porsche typische Performance, zeitlose Designqualität und hohe Alltagstauglichkeit – und das alles in einem hochmodernen, vollelektrischen Format.

Die Modellreihe wird jetzt um den Macan 4S erweitert. Der Macan 4S vereint sportliche Performance mit deutlich gesteigerter Längsbeschleunigung und Agilität mit

Effizienz und Alltagstauglichkeit in beeindruckender Weise. Geräumig, wie es ein Kompakt-SUV sein sollte, ausgestattet mit einem Allradantrieb und gleichzeitig mehr Reichweite als der Macan Turbo: Das macht den 4S zu einem Allrounder für Menschen mit einem jungen, urbanen Lebensstil. Der neue Macan 4S positioniert sich als sportliches Fahrzeug oberhalb des Macan 4.

Ausserdem wird das Modellportfolio um den Macan erweitert, der als einziges Modell mit

Heckantrieb auf maximale Effizienz ausgelegt ist. Mit einer Reichweite von bis zu 641 Kilometern nach WLTP bietet er den höchsten Wert aller vollelektrischen Macan-Modelle. Damit ist er perfekt für den Alltag geeignet und erreicht dennoch eine Porsche typische Performance.

Er bietet alles, was ein Macan bieten muss: Sportlichkeit, viel Platz und dazu ein Höchstmass an Reisekomfort – besonders auf langen Strecken.

Bis zu 641 km 800-Volt-Laden

ELEKTRISCHE
REICHWEITE

MIT BIS ZU
270 kW

Darüber hinaus sind alle Porsche Macan-Modelle optional mit dem Offroad Design-Paket erhältlich. Optimal auf schlechte Strassenverhältnisse ausgelegt, und mit einer eigenen Optik, macht es den Macan perfekt als Ausflugsauto für Abenteuer. Ob mit der Familie, mit Freundinnen und Freunden oder allein – der Macan ist der ideale Begleiter für den Alltag und die Freizeit.



MACAN 4S

380 kW (516 PS) Leistung

820 Nm max. Drehmoment

4,1 s 0–100 km/h

17,7–20,7 kWh/100 km Stromverbrauch kombiniert (WLTP)

0–0 g/km CO₂-Emissionen kombiniert

606 km elektrische Reichweite (WLTP)

B Effizienzklasse



«Ich lebe meinen Traum»

Mathieu Jatou begann einst als Hilfskraft bei Empfängen und stieg zum Leiter des Montreux Jazz Festivals auf. Im Interview mit Nina Trembl spricht er über Gastfreundschaft, Überraschungen, Authentizität und die Reaktion von Künstlerinnen und Künstlern, wenn sie mit einem Porsche abgeholt werden.

Text: Nina Trembl

Fotos: David Hubacher



Aus einer bescheidenen Jazzkonzertreihe im Jahr 1967 ist eine der renommiertesten Musikveranstaltungen der Welt entstanden. Mathieu Jatou, worin liegt das Geheimnis des Montreux Jazz Festivals?

Claude Nobs, dem Mitbegründer des Festivals, ging es immer um die Leidenschaft für Musik und Gastfreundschaft gegenüber den Künstlerinnen und Künstlern. Die Basis von allem war der menschliche Faktor, und daran hat sich bis heute nichts geändert. Das Zweite ist, dass Claude den Ehrgeiz hatte, jedes einzelne Konzert aufzuzeichnen und ein umfassendes Archiv zu erschaffen, das den Namen Montreux auf die Weltkarte setzte – eine ziemlich verrückte Idee, die 2013 von der UNESCO mit einer Aufnahme ins Weltkulturerbe-Register gewürdigt wurde. Und nicht zuletzt wäre da die Location: eine winzige Stadt mit nur 20'000 Einwohnerinnen und Einwohnern zwischen den Bergen und dem Genfersee. Für Schweizerinnen und Schweizer mag das nichts Aussergewöhnliches sein, aber für die Künstlerinnen und Künstler bedeutete es immer, an einen Ort zu kommen, an dem sie sich ohne Security frei bewegen und entspannen können.

Im Laufe seiner Geschichte brachte das Festival unzählige Geschichten und legendäre Auftritte hervor. An welche erinnern Sie sich am liebsten?

Nach 25 Jahren beim Festival habe ich mehr schöne Erinnerungen, als ich aufzählen kann. Besonders geblieben ist mir der Auftritt von Prince im Jahr 2007. Das Musikbusiness war damals im Umbruch. Plattenverkäufe

brachen ein, das Einzige, womit Künstlerinnen und Künstler noch Geld verdienten, waren Konzerte, entsprechend wurden Gagen und Tickets immer teurer. Schon Princes Ankündigung, kurz vor seiner grossen Konzertreihe «The Earth Tour» in London im kleinen Montreux aufzutreten, war eine Überraschung. Und dann übertraf er auch noch alle Erwartungen: Erst spielte er ein 45-minütiges Jazz-Set, darauf ein verrücktes Konzert und schliesslich eine Jam-Session bis 4 Uhr morgens. All das zu ermöglichen für einen Künstler, der nicht eben für seine unkomplizierte Art bekannt ist, war eine Herausforderung. Wir mussten blitzschnell auf alles reagieren, was er verlangte. Und haben es so gut hingekommen, dass er in den Jahren 2009 und 2013 wiederkam. Darauf bin ich sehr stolz.

Wenn man heute durch die Festivalmeile schlendert, hört man erstaunlich wenig Jazz. Wie viel Jazz steckt überhaupt noch im Montreux Jazz Festival?

Wenn man Jazz als Genre begreift, mag der Eindruck stimmen. Aber ich sehe es wie Jon Batiste, der das diesjährige Festival eröffnete und in einem Interview erklärte, dass Jazz vielmehr eine Haltung als ein Genre sei. Eine Art, Musik zu spielen, damit zu experimentieren und unterschiedliche Menschen zu erreichen. Zur DNA des Jazz gehören Freiheit, Offenheit, Spontaneität. So gesehen, steckt das Montreux Jazz Festival voller Jazz. Für uns gibt es keine Grenzen zwischen den verschiedenen Musikstilen. Es gibt nur die geteilte Leidenschaft.

Für uns gibt es keine Grenzen zwischen
den verschiedenen Musikstilen.
Es gibt nur die geteilte Leidenschaft.

Sieht das Ihr Publikum genauso?

Natürlich werden Sie bei den Classic-Rock-Konzerten eher die 45- bis 60-Jährigen finden und bei den Hip-Hop-Gigs Vertreterinnen und Vertreter der Gen Z. Aber mit der Vielfalt unseres musikalischen Angebots bringen wir den Menschen immer auch Musik näher, die sie normalerweise nicht hören würden. Die Leute, die in einem klassischen Jazzlokal wie dem «The Memphis» am längsten auf den Tischen tanzen, sind meistens die 18- bis 30-Jährigen.

Sie haben eingangs die Gastfreundschaft gegenüber den Künstlerinnen und Künstlern erwähnt. Was bedeutet das genau und wie wichtig ist dieser Aspekt heute noch?

Claude Nobs war ursprünglich Koch. Er kam – wie ich übrigens auch – aus dem Hotelbusiness. Es war seine Leidenschaft, Künstlerinnen und Künstler bei sich zu Hause zu bewirten. Das war einzigartig in der Musikwelt. Die meisten Künstlerinnen und Künstler hatten so etwas noch nie erlebt und nutzten ihren Konzerttermin in Montreux meist für eine längere Auszeit. Mittlerweile hat sich das Business verändert. Die Künstlerinnen und Künstler sind ständig auf Tour, treten täglich woanders auf und haben kaum Zeit zum Verweilen. Trotzdem halte ich unsere Gastfreundschaft heute für wichtiger denn je. Es geht darum, die Bedürfnisse der Künstlerinnen und Künstler zu verstehen. Um die kleinen Details, die ihren Aufenthalt zu etwas Besonderem machen. Ich habe sogar jemanden im Team, der für nichts anderes verantwortlich ist, als sich schöne Überraschungen für die Künstlerinnen und Künstler auszudenken.



Mathieu Jatou mit Interviewpartnerin Nina Tremli.

Können Sie ein Beispiel für eine solche Überraschung nennen?

Am zweiten Festivaltag der diesjährigen Ausgabe durfte ich eine Nacht lang den französischen Gitarristen Matthieu Chedid begleiten, der zuerst ein Konzert gab und anschliessend bis 3 Uhr morgens in einer Jam-Session spielte. Die Musik, die er dem Publikum schenkte, und seine Hingabe und Leidenschaft rührten mich zutiefst. Als Dankeschön hinterliess ich dem Concierge seines Hotels eine Gitarre unserer limitierten «Montreux Jazz Festival»-Kollektion, um Matthieu vor seiner Abreise damit zu überraschen. Die meisten Künstlerinnen und Künstler sind es ja gewohnt, beschenkt zu werden, und haben sowieso schon alles. Aber ein Geschenk wie dieses trägt eine Botschaft. Es ist ein Zeichen tiefster Dankbarkeit und kommt von Herzen.

Gibt es auch Künstlerinnen und Künstler, mit denen Sie eine Freundschaft pflegen?

Es gibt eine Reihe von Künstlerinnen und Künstlern, mit denen ich über WhatsApp regelmässig hin- und herschreibe – darunter Woodkid, der französische Elektro-Pop-Künstler, oder Sam Smith. Aber ich renne solchen Freundschaften nicht hinterher. Es ist nicht meine Art, an die Garderobentür eines Künstlers zu klopfen und mich mit einer Flasche Wein in der Hand als grosser Festivaldirektor aufzuspielen. Und schon gar nicht käme es mir in den Sinn, Stars um ein Selfie mit mir zu bitten. Ich mag authentische Begegnungen. Gemeinsame Momente mit Künstlerinnen und Künstlerin, die sich entweder ergeben oder nicht und die auch nur flüchtig sein können.

Bei Ihrer ersten Begegnung mit Claude Nobs waren Sie erst 16. Hätten Sie damals zu träumen gewagt, irgendwann in seine Fussstapfen zu treten?

Absolut nicht! Ich spielte damals in einer Band und war nur schon im siebten Himmel, ihn durch Beziehungen kennengelernt zu haben. 2 Jahre später, ich besuchte zu jener Zeit die Hotelfachschule, bat er mich, ihn bei Empfängen für die Künstlerinnen und Künstler in seinem Chalet zu unterstützen und fragte mich am Ende des Tages, ob ich regelmässig für ihn jobben wollte. 6 Jahre später wurde daraus wider Erwarten ein fester Job – zunächst im Marketing und Sponsoring, später als Generalsekretär. Aber in all den Jahren rechnete ich immer damit, dass der Traum bald vorbei sein könnte. Ich kannte Claude, ich wusste, dass er seine

Meinung schnell ändern konnte und genoss deshalb jeden Moment, ohne über die Zukunft nachzudenken. Selbst als Claude davon zu sprechen begann, dass ich eines Tages seine Nachfolge antreten würde, wagte ich nicht, davon zu träumen.

Und dann?

Verstarb Claude 2023 unerwartet, und der Vorstand respektierte seinen Wunsch. Das Montreux Jazz Festival war immer Claude, und Claude war das Montreux Jazz Festival. Mir war von Anfang an klar, dass ich ihn nie würde ersetzen können. Ich wusste nur, dass ich ihn während unserer gemeinsamen Zeit so gut kennengelernt hatte, dass ich dafür gerüstet war, das Festival in seinem Sinne weiterzuführen. Und was soll ich sagen – heute lebe ich meinen Traum.

Welchen Traum möchten Sie sich in Zukunft noch erfüllen?

Ich habe eine Vision, in welche Richtung sich das Festival bewegen soll, aber ich verfolge keine konkreten Ziele oder Träume. Das Wichtigste ist, flexibel und agil zu bleiben – so wie in diesem Jahr, als wir wegen des Umbaus des Kongresszentrums ein neues Bühnenkonzept aus dem Boden stampfen mussten, finanziell eigentlich ein Irrsinn. Wenn ich etwas von Claude gelernt habe, dann, dass der Fokus zuallererst auf dem Projekt liegen sollte. Wer in erster Linie ans Geld denkt, blockiert die Kreativität und gefährdet die Authentizität. Klar habe ich schlaflose Nächte, wenn ich Risiken eingehe. Aber wenn die Rechnung aufgeht, gibt es nichts Schöneres.

Das Thema Geld bringt uns zum Sponsoring. Wie passen Porsche und das Montreux Jazz Festival für Sie zusammen?

Genau wie das Montreux Jazz Festival ist auch Porsche ein «Love Brand», deshalb passen sie für mich hervorragend zusammen. Mir ist aber wichtig, zu betonen, dass Porsche für uns nicht bloss ein Sponsor, sondern ein Partner ist. Und dass wir bei Partnern Wert darauf legen, dass sie dem Festival einen Mehrwert bringen. Ich sehe das in den leuchtenden Augen von Besucherinnen und Besuchern in der Porsche Lounge. Und ich sehe das bei Künstlerinnen und Künstlern, die in ihren Verträgen nach bestimmten Automarken für den Shuttle-Service verlangen. Wenn wir dann sagen: «Sorry, nein, wir holen euch stattdessen mit einem Porsche ab», reagieren sie durchs



Wie das Montreux Jazz Festival ist auch Porsche ein «Love Brand».

Band positiv. Das sagt alles über die Emotionalität der Marke aus. Ein Künstler wünschte sogar, selbst ans Steuer sitzen zu dürfen. Er hat übers ganze Gesicht gestrahlt, als er von einer ausgedehnten Ausfahrt zurückkam.

In früheren Jahren sollen Sie Claude Nobs gelegentlich zu Terminen chauffiert haben. Wenn der Gründervater des Festivals noch leben würde: In welchem Porsche Modell würden Sie ihn chauffieren und worüber würden Sie sich mit ihm unterhalten?

Ich würde ihn in einem Panamera Turbo über eine Bergstrasse chauffieren – er liebte leistungsstarke Sportwagen und schnelle Kurven. Wir würden über Künstlerinnen und Künstler reden. Und darüber diskutieren, wie wir sie auf unser Festival bekommen. Das Schöne, wann immer wir gemeinsam im Auto fuhren, war: Wir sprachen nie über Strategie und höchst selten über Geld. Wir haben vor allem geträumt.

Die Magie von Montreux

Das seit 1967 jährlich im Juli stattfindende Montreux Jazz Festival ist mehr als die Summe seiner Konzerte: Es ist ein Phänomen. Porsche war bei der diesjährigen Ausgabe als Festivalpartner mit verschiedenen Aktivitäten dabei – und damit Teil der ganzen Magie.

Text: Nina Tremli

Fotos: David Hubacher

Vielleicht liegt es an den gleissenden Scheinwerfern und psychedelischen Videoanimationen. Vielleicht am Mond, der links über der Bühnenkonstruktion eine scharfe Sichel in den sternenlosen Himmel zeichnet, während mir ein kaltes Händchen von einem Seewind um die Ohren streicht. Vielleicht liegt es aber auch an der Wucht, mit der mich das Wummern, Dröhnen, Kreischen und Hämmern der Instrumente fünfer Herren trifft, die teilweise fast mein Opa sein könnten. Oder am Meer von Köpfen, über dem filmende Handys wie Ufos schweben. Aber auf einmal bin ich nicht mehr die abgeklärte Journalistin und Musikerin, die das alles irgendwie schon kennt. Ich bin Teil eines grossen jubelnden Ganzen. Halte die Hände in die Luft und habe mein Ich abgegeben wie einen Autoschlüssel beim Valet Parking.

Klassiker wie «Highway Star», «Black Night» und «Space Truckin'» heizen der Menge ein, Hammond-Orgel-Orgien und Gitarrensoli versetzen sie in Trance. Dass zum Schluss noch die Hymne «Smoke On The Water» folgen würde, war so sicher wie die Augenringe nach einer kurzen Nacht. Immerhin war der Song genau hier in Montreux entstanden, nachdem die Bandmitglieder von Deep Purple 1971 miterlebt hatten, wie das Casino bei einem Frank-Zappa-Konzert in Flammen aufging. Als nach einer Stunde das berühmte Riff erklingt, der Bühnenhintergrund einer freien Sicht auf den pechscharzen Genfersee weicht, Rauchschwaden über dem Gewässer aufsteigen und Ian Gillan sein Mikrophon aufs Publikum



richtet, denke ich noch: Wo ist mein Ich, das lautstarkes Mitjohlen zu totgespielten Hits total peinlich findet? Aber da ist es schon zu spät. «Smoooooke On The Water» aus 5000 Kehlen, und eine davon gehört mir.

«Erlebnis» ist ja ein strapazierter Begriff. Aber ich halte es mit Jazzlegende Quincy Jones, der einst über das Montreux Jazz Festival sagte: «Du kannst es nicht beschreiben, Worte werden ihm nicht gerecht. Du musst herkommen und es erleben.» Das gilt auch für die 58. Ausgabe vom 5. bis zum 20. Juli 2024 – obwohl, oder gerade weil sich das Konferenzzentrum derzeit im Umbau befindet und die Hauptbühne deshalb vom Auditorium Stravinski auf ein Open-Air-Gelände mit atemberaubender Sicht auf See und Berge verlegt wurde. Erstmals seit 1993 finden sogar wieder Konzerte im legendären, mit schweren Teppichen ausgestaffierten Casino statt. Und nicht nur die ticketpflich-

Du kannst es nicht beschreiben, Worte werden ihm nicht gerecht. Du musst herkommen und es erleben.

Diese unverhofften Momente
und Begegnungen machen
die Magie von Montreux aus.



tigen Shows der Hauptacts – nebst Deep Purple und Co-Headliner Alice Cooper zählen dazu Sting, Diana Krall, Lenny Kravitz, Kraftwerk, Duran Duran und Massive Attack – sind das Erlebnis wert. Mindestens so sehr kann man sich im Nebenprogramm, bestehend aus über 450 Gratis-Darbietungen sowie unzähligen Essständen, Bars und Cafés, verlieren.

So kann es passieren, dass man auf dem Weg zu einem Glacéstand falsch abbiegt und in einem fesselnden Workshop zum Thema Songwriting landet. Dass man während einer ausgiebigen Jam-Session im Jazzkeller vergisst, dass man eigentlich schon um 23 Uhr statt erst um 4 Uhr morgens ins Bett wollte. Dass man sich auf einem Kunstgras-Dancefloor barfuss tanzend zu Latino-Rhythmen amüsiert, obwohl man Latino-Rhythmen sonst nicht ausstehen kann. Oder dass man sich auf einer Terrasse wie der Porsche Lakeside Lounge nur rasch ein Erfrischungsgetränk gönnen wollte, dann aber sitzen bleibt, weil die Sessel so bequem sind, die Füße schon so müde, der Blick auf den See so beruhigend. Und weil da der neue, vollelektrische Porsche Macan steht, den man schon lange mal aus der Nähe betrachten wollte. Erstaunlich viele Besucherinnen und Besucher lassen sich davor sogar fotografieren. Wahrscheinlich hatten sie das auch nicht geplant, als sie sich ins Festivalvergnügen stürzten. Doch genau diese unverhofften Momente und Begegnungen machen die Magie von Montreux denn auch aus. Und Porsche – wie das Montreux Jazz Festival



«ein Brand, der für grosse Träume steht», wie Porsche Schweiz CEO Michael Glinski sagt – ist mittendrin statt nur als Sponsoring-Partner mit einem Logo auf dem Programm dabei.

Zusätzlich stellt die Marke Porsche über ein Dutzend Fahrzeuge der Modelle Taycan, Panamera und Cayenne als exklusive Shuttle-Fahrzeuge für die Künstlerinnen und Künstler zur Verfügung. Und nicht zuletzt unterhält sie im Hospitality Village «Le Jardin», einem der attraktivsten Plätze des Festivals direkt vis-à-vis des Fairmont Le Montreux Palace, eine VIP-Lounge. Man stolpert hier nicht einfach herein, sondern erhält Zugang auf Einladung – und genießt dann das Privileg, in dieser gediegenen Atmosphäre verweilen zu dürfen. Vom exklusiven Angebot an Getränken und Speisen zu profitieren. Den Blick über die vollgepackte Riviera schweifen zu lassen.

Und ja, sich vielleicht auch wiederzufinden, nachdem man sich im Festival-Trubel verloren hat.

Ich selbst finde mein verlorenes Ich allerdings erst im Fahrzeug wieder, das mir Porsche für die Hin- und Rückreise zur Verfügung gestellt hat. Man kann kein karminrotes Cayenne GTS Coupé fahren und in der Masse untergehen. Mehr Individualität ist fast nicht möglich. Man wird unweigerlich zum Star. Um es mit einem Songtitel von Deep Purple auszudrücken: zum «Highway Star». Mit 500 PS, präzise gestrafftem Fahrwerk, GTS-typisch schwarzen Details, hochwertiger Ausstattung mit dem Raulederähnlichen Material «Race-Tex» und begleitet von der Musik des 4,0 Liter grossen V8-Biturbomotors sowie einer heimlichen Reprise von «Smoke On The Water». Zum Glück hört mich hier keiner.



Nina Tremli wuchs in Südkorea und Singapur auf, ehe sie mit 16 Jahren in die Schweiz zog. Als Kind spielte sie lieber mit Autos als mit Puppen – entsprechend zog es sie nach ihrem Publizistik- und Soziologiestudium an der Universität Zürich sowie einigen Jahren als Werbetexterin in den Automobil-Journalismus. Aber auch die Musik war stets ihre Leidenschaft. Als Gitarristin/Bassistin, Sängerin und Songwriterin ihrer Rockband «69 Chambers» trat sie 2012 am Montreux Jazz Festival im Auditorium Stravinski auf.

Porsche Service-Tipp: Wartung Teil 1

Ratschläge und Informationen von unserem erfahrenen After Sales Leiter Herr Thomas Bertsch. Um sich besser auf das Wesentliche konzentrieren zu können: Fahrspass und Sportwagenfeeling.

Weshalb ist es so wichtig, meinen Porsche regelmässig in einem Porsche Zentrum warten zu lassen?

Jedes Fahrzeug ist sowohl im Fahrbetrieb als auch im Stand einem natürlichen Verschleiss ausgesetzt. Um die Sicherheit Ihres Porsche langfristig gewährleisten zu können, muss dieser turnusgemäss gewartet werden. Nur durch eine regelmässige und professionelle Wartung können Sie das Risiko einer Panne vermindern und die Lebensdauer Ihres Porsche verlängern. Ausserdem dient die Wartung auch dem Werterhalt und dem Garantierhalt Ihres Porsche.

Herr Bertsch, was wird bei einer Wartung an meinem Porsche gemacht?

Bei einer Wartung prüfen wir Ihren Porsche gemäss Herstellervorgaben auf Herz und Nieren. Der Umfang der Wartung hängt vom Fahrzeugalter oder Kilometerstand ab. Generell kontrollieren wir alle sicherheitsrelevanten Komponenten auf ihre Funktion und ihren Zustand. Zudem ersetzen wir gemäss den vorgeschriebenen Intervallen präventiv Verschleissteile und Betriebsstoffe wie zum Beispiel das Öl, den Ölfilter, Zündkerzen, Antriebsriemen, Bremsflüssigkeit etc. Gerade die Bremsflüssigkeit ist ein hervorragendes Beispiel, denn diese ist hygroskopisch, was bedeutet, dass sie Feuchtigkeit aus der Umgebung aufnimmt. Bremsflüssigkeiten haben in der Regel einen Siedepunkt von über 250 Grad, Wasser hingegen siedet bereits bei 100 Grad. Wenn die Bremsflüssigkeit zu viel Wasser aufnimmt, kann sie unter Umständen sieden, was zu einem Ausfall des Bremssystems führen kann. Daher wird sie im 2-Jahres-Rhythmus präventiv ersetzt. Je nach Alter und Kilometerstand wird die Wartung mit sogenannten Zusatzwartungen ergänzt. Beispielsweise werden in der Regel alle 4 Jahre die Zündkerzen ersetzt.

Wie weiss ich, wann eine Wartung fällig ist?

Wenn eine Wartung fällig ist, leuchtet die Servicelampe gelb auf und Sie werden da-



durch von Ihrem Porsche daran erinnert, dass eine Wartung fällig ist. Nehmen Sie in diesem Fall Kontakt mit uns auf, um einen Termin zu vereinbaren. Sie dürfen auch mit einer leuchtenden Servicelampe Ihren Porsche weiterhin wie gewohnt nutzen. Sollte jedoch eine Warnlampe rot aufleuchten, halten Sie bitte an und kontaktieren Sie uns umgehend.

Was passiert, wenn bei der Wartung etwas auftaucht, das repariert oder ersetzt werden muss?

Falls wir im Rahmen der Wartung auf eine Unregelmässigkeit stossen sollten, werden wir Sie darüber informieren und auf Wunsch

eine Offerte für die Reparatur ausstellen. Auch haben Sie die Möglichkeit, eine Freigabe bis zu einem von Ihnen bestimmten Betrag mitzuteilen, sodass wir kleinere Arbeiten umgehend erledigen können, sofern die erwarteten Kosten im Rahmen der Freigabe liegen.

In unserem nächsten Service-Tipp erfahren Sie mehr zum Thema «Wartung bei batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV)».

Mitarbeitervorstellung

Tizian Tiri



Tizian, beschreib dich doch bitte in 3 Adjektiven.

Zielstrebig, offen, neugierig.

Erzähl uns doch kurz deinen Werdegang bis zur aktuellen Position als Porsche Techniker im Porsche Zentrum Maienfeld.

Da mich Autos seit meiner Kindheit interessieren, war für mich schon früh klar, dass ich die Ausbildung im Automobilgewerbe machen werde. Dies habe ich auch so gemacht und die Berufslehre zum Automobilfachmann absolviert. Meine Leistungen während der Lehrzeit waren immer sehr gut, weshalb ich in direktem Anschluss die Zusatzausbildung zum Automobilmechaniker gemacht habe. Nach dem Abschluss der Ausbildung habe ich 12 Jahre Berufserfahrung bei der Marke BMW gesammelt, 2 davon als Werkstattleiter. Nun ging

mein Kindheitstraum in Erfüllung und ich darf für die Marke Porsche arbeiten.

Wann und wie hast du dich mit dem Porsche Virus infiziert?

Als kleiner Junge war ich bereits ein begeisterter Autofan, vor allem von Sportwagen. Bei den Besuchen am Nürburgring, fiel mir immer wieder auf, dass die Porsches schneller waren als alle anderen und ich begann mich immer mehr für die Marke und ihre Fahrzeugtechnik zu interessieren. Besonders die älteren Porsche Modelle haben es mir angetan. Schliesslich erfüllte ich mir meinen Traum und kaufte mir einen Porsche 964.

Was macht für dich die Faszination Porsche aus?

Die Faszination Porsche liegt in der Kombination aus zeitloser Eleganz, herausragender

Ingenieurskunst und beeindruckender Leistung. Jede Fahrt mit einem Porsche vermittelt ein unvergleichliches Gefühl von Präzision und Geschwindigkeit, während das unverwechselbare Design und die traditionsreiche Geschichte der Marke Emotionen und Begeisterung wecken.

Du bist seit 01. Juni 2024 als Porsche Techniker bei uns – was hat dich bei deinem Start hier überrascht?

Ich wurde von allen herzlich empfangen und war sofort im Team integriert. Die von meinen Mitarbeitern entgegengebrachte Hilfsbereitschaft hat meinen Start so angenehm wie nur möglich gestaltet. Aber auch die strukturierte Arbeitsweise und die klar definierten Prozesse haben mir einen raschen Einstieg in die Arbeitswelt von Porsche ermöglicht.

Wie gestaltest du deine Freizeit?

In meiner Freizeit spiele ich gerne Golf, gehe Fliegenfischen und am liebsten fahre ich Porsche und schraube auch daran.

Was macht deinen Beruf aus? Worauf freust du dich, wenn du morgens zur Arbeit gehst?

Die Aussicht auf spannende Aufgaben, das Erreichen neuer Ziele und die Zusammenarbeit mit den Kollegen. Die Möglichkeit, kreative Lösungen zu entwickeln und mit jeder Arbeit weiterzuwachsen.

Warum ist es speziell, für die Marke Porsche zu arbeiten?

Für die Marke Porsche zu arbeiten, ist besonders, weil man Teil eines renommierten Unternehmens ist, das weltweit für seine herausragende Ingenieurskunst, innovativen Technologien und legendären Sportwagen bekannt ist. Die Arbeit in einem solchen Umfeld bietet die Möglichkeit, mit hochqualifizierten und leidenschaftlichen Kollegen zusammenzuarbeiten und die traditionsreiche Geschichte einer ikonischen Marke aktiv mitzugestalten.

Das ist unsere Delegation für die PSCS-Saison 2024!



Andreas Heiniger, Rennfahrer des AMAG First Rennsport Teams seit 2016

ANDREAS HEINIGER

Beschreibe das AMAG First Rennsport Team in drei Worten:

Schnell, gesellig, zuvorkommend.

Mein ...

... erstes Mal auf der Rennstrecke

Das war ca. 2003 in Dijon mit einem Porsche Boxster 2.7.

... schönstes Erlebnis auf der Rennstrecke

Schön ist jeder kleine Fortschritt, aber besonders schön war, nach dem ersten Rennen die Zielflagge zu sehen.

... Ritual, bevor ich ins Rennauto steige

Ich nehme noch einen Schluck Wasser (da es im Rennauto immer sehr heiss wird).

... Fahrzeug würde Folgendes über meinen Fahrstil sagen

Nicht verspannen, bleib locker!

ANDY LIU

Beschreibe das AMAG First Rennsport Team in drei Worten:

Schnell, professionell und freundlich

Auf welcher Rennstrecke würdest du gerne mal fahren?

Circuit de Barcelona-Catalunya.

Mein ...

... erstes Mal auf der Rennstrecke

Das war 2013 in Monza.

... Rennsport-Idol

Ayrton Senna.

... Ritual, bevor ich ins Rennauto steige

Ich nehme mir ruhige 10 Minuten Zeit für mich allein, um mich zu fokussieren.



Andy Liu, Rennfahrer des AMAG First Rennsport Teams seit 2023



Balz Rüeegger, Rennfahrer des AMAG First Rennsport Teams seit 2020

BALZ RÜEGGER

Auf welcher Rennstrecke würdest du gerne mal fahren?

Circuit de Spa-Francorchamps.

Mein ...

... erstes Mal auf der Rennstrecke

Das war 1992 auf dem Hockenheimring mit einem Formel Ford.

... Lieblings-Rennwochenende

Immer wieder das Nächste.

... schönstes Erlebnis auf der Rennstrecke

Als ich in Mugello 2023 im freien Training im Regen die schnellste Zeit gefahren bin.

... Fahrzeug würde Folgendes über meinen Fahrstil sagen

Er fährt zu oft in den Drehzahlbegrenzer, ansonsten ganz angenehm.



Patrick Schetty, Rennfahrer des AMAG First Rennsport Teams seit 2017

PATRICK SCHETTY

Beschreibe das AMAG First Rennsport Team in drei Worten:

Wettbewerbsfähig, leidenschaftlich, kollegial.

Auf welcher Rennstrecke würdest du gerne mal fahren?

Circuit de Spa-Francorchamps.

Mein ...

... Lieblings-Rennwochenende
Saisonauftritt am Red Bull Ring.

... schönsten Erlebnis auf der Rennstrecke
Gesamtsieg in Misano 2023.

... Ritual, bevor ich ins Rennauto steige
Augenkontakt mit meinem Mechaniker Christian.

REMO STEBLER



Remo Stebler, Rennfahrer des AMAG First Rennsport Teams seit 2023

Beschreibe das AMAG First Rennsport Team in drei Worten:

Passion, Präzision und Teamspirit.

Mein ...

... erstes Mal auf der Rennstrecke
Dijon 2016 erster Track Day, Spielberg 2021 erstes Rennen.

... Rennsport-Idol

Unmöglich, nur einen Namen zu nennen, daher: Sir Jackie Stewart, Walter Röhrl, Fernando Alonso und Lewis Hamilton.

... schönsten Erlebnis auf der Rennstrecke

Wenn ich in der Lage bin, meine persönliche Bestleistung zu übertreffen. Wenn diese Leistung dann zusätzlich mit einem Platz auf dem Podium oder einem Sieg gekrönt wird, ist das Erlebnis umso erfüllender.

... Ritual, bevor ich ins Rennauto steige

Toilette, Seilspringen und Visualisierungsübungen mit Musik.

THOMAS BUCHER



Thomas Bucher, Rennfahrer des AMAG First Rennsport Teams seit 2019

Beschreibe das AMAG First Rennsport Team in drei Worten:

Kompetent, pflichtbewusst, kollegial.

Auf welcher Rennstrecke würdest du gerne mal fahren?

Circuit de Barcelona-Catalunya.

Mein ...

... erstes Mal auf der Rennstrecke

Das war eine Katastrophe, alle fuhren mir um die Ohren.

... schönsten Erlebnis auf der Rennstrecke

Der erste Podestplatz in Imola 2021.

... Ritual, bevor ich ins Rennauto steige

Zigarette, Banane und immer den linken Handschuh zuerst.

EKATERINA LÜSCHER



Ekaterina Lüscher, Rennfahrerin des AMAG First Rennsport Teams seit 2024

Beschreibe das AMAG First Rennsport Team in drei Worten:

Unterstützend, vertrauenswürdig, respektvoll.

Auf welcher Rennstrecke würdest du gerne mal fahren?

Laguna Seca.

Mein ...

... erstes Mal auf der Rennstrecke

Mit 5 Jahren auf der Kartbahn Wohlen, mit 13 Jahren erstmals mit einem Auto auf dem Red Bull Ring.

... Rennsport-Idol

Ayrton Senna.

... Ritual, bevor ich ins Rennauto steige

Track map anschauen und Feedback Revue passieren lassen.

Der neue 911 Carrera GTS – neuer elektrischer Turbolader (eTurbo)

Porsche hat bewiesen: Ein Hybrid-System passt perfekt zu einem Sportwagen. Sei es im Motorsport mit dem 919 Hybrid oder bei den Serienfahrzeugen, wie dem 918 Spyder, dem Panamera und dem Cayenne. Durch das erhöhte Drehmoment in der Beschleunigungsphase ermöglichen Hybrid-Antriebe besondere Performance-Vorteile. Zudem kann durch Rekuperation während der Brems- und Schubphase die Batterie geladen werden. Insgesamt sind deutliche Effizienz- und Leistungssteigerungen des Antriebs ohne stärkeren Verbrenner möglich. Wir unterscheiden die folgenden zwei Hybrid-Systeme bei Porsche:

1. BESTEHEND: Plug-in-Hybrid

Die verbaute Hochvoltbatterie ist grösser und schwerer als in anderen Hybrid-Systemen. Plug-in-Hybride können rein elektrisch Strecken von bis zu 96 Kilometern zurücklegen. Dafür müssen Plug-in-Hybride allerdings extern geladen werden, wobei separate Ladeanschlüsse und On-Board-Lader zum Einsatz kommen, die zusätzliches Gewicht bedeuten. Durch die Möglichkeit, rein elektrisch – also emissionsfrei – unterwegs zu sein, bieten Plug-in-Hybride den Vorteil einer höheren Effizienz.

2. NEU: Performance-Hybrid

Im Vergleich zu den bekannten Plug-in-Hybrid-Systemen verfügt der Performance-Hybrid der neuen 911 GTS Modelle über eine sehr kompakte und deutlich leichtere 400-V-Lithium-Ionen-Batterie. Die Energie, die daraus entsteht, wird hauptsächlich dafür genutzt, die Performance zu steigern. Und zwar über die integrierte E-Maschine im PDK und den eTurbo. Um das Gewicht weiter zu optimieren, wurde ausserdem darauf verzichtet, eine KO-Kupplung zu integrieren. Ein emissionsfreies rein elektrisches Fahren ist somit nicht möglich. Dafür wird bewusst auf zusätzliche Hardware zum externen Laden verzichtet, was einem sportwagentypischen, geringen Gesamtgewicht zugute kommt. Auch wenn die GTS Modelle nicht in der Lage sind, rein elektrisch zu fahren überzeugen sie in punkto Effizienz: So kann zum Beispiel die überschüssige Abgasenergie während einer Beschleunigungssituation mittels eTurbo zum Laden der 400-V-Lithium-Ionen-Batterie oder zur Leistungsunter-

stützung der integrierten E-Maschine im PDK genutzt werden. Effizientes Fahren beinhaltet auch Rekuperation: Bremsst die FahrerIn oder der Fahrer, wird ein Teil der Bremsenergie in die 400-V-Lithium-Ionen-Batterie eingespeist.

Systemüberblick Performance – Hybridisierung (T-Hybrid)

Der innovative T-Hybrid-Antriebsstrang kombiniert das Beste aus zwei Welten: das Beschleunigungsverhalten eines Elektrofahrzeugs und den emotionalen Sound eines Verbrenners mit seiner Höchstgeschwindigkeit. Das Zusammenspiel der neuen Antriebskomponenten wird je nach Fahrsituation und gewähltem Fahrmodus stets optimal geregelt. So kann sich die FahrerIn oder der Fahrer jederzeit auf die Strasse konzentrieren und den 911 GTS voll und ganz geniessen.

Nachfolgend die verschiedenen neuen Antriebskomponenten im Überblick:

- ✓ Elektrischer Turbolader (eTurbo)
- ✓ Integrierte E-Maschine im PDK
- ✓ 3,6-Liter-6-Zylinder-Boxermotor
- ✓ 400-V-Lithium-Ionen-Batterie

In dieser Ausgabe gehen wir genauer auf den elektrischen Turbolader ein und geben einen detaillierten Einblick dazu.

Elektrischer Turbolader (eTurbo)

Auf der rechten Fahrzeugseite befindet sich der komplett neu entwickelte elektrische Turbolader (eTurbo). Er ist perfekt angepasst auf den neuen Motor und konnte so auf eine Monoturbo-Aufladung umgestellt werden. Im Vergleich zu den Bi-Turbolader der Vorgängermodelle konnte das Gewicht zusätzlich reduziert werden.

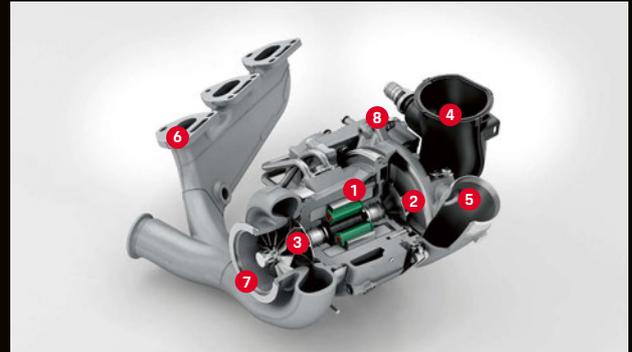
Im Kern ähnelt der Aufbau des eTurbo dem eines konventionellen Turboladers: Er verfügt über eine an die Luftdurchsätze angepasste Turbine und einen Verdichter. Neu jedoch ist, dass die Welle zwischen dem Verdichter- und dem Turbinenrad um eine zusätzliche Synchronmaschine erweitert wurde. Diese wird über einen eigenständigen Pulswechselrichter mit Strom versorgt und regelt den Ladedruck. Dadurch entfällt das Waste Gate.

Je nach Fahrsituation wird der Elektromotor im Turbolader mit einem zusätzlichen Leistungsschub von bis zu 20 kW versorgt. Daraus entsteht eine Beschleunigung des Verdichters, die wiederum einen sehr schnellen Ladedruckaufbau erzeugt. Hierdurch beschleunigt das Fahrzeug schon aus niedrigen Motordrehzahlen nahezu verzögerungsfrei. Gleichzeitig wird der elektrische Turbolader dazu genutzt, überschüssige Abgasenergie des Motors mit bis zu 11 kW über das Turbinenrad in elektrische Energie umzuwandeln. Dieses Prinzip stammt aus dem Motorsport und wurde bei Porsche erstmals im Porsche 919 Hybrid erfolgreich eingesetzt.

Ihre Vorteile im Überblick:

- ✓ **Verzögerungsfreies Ansprechverhalten beim Beschleunigen durch lineare Leistungsentfaltung**
- ✓ **Zusätzlicher Leistungsschub durch Applikation einer Synchronmaschine**
- ✓ **Energierückgewinnung (Rekuperation) aus dem Abgasstrom**

Waren es bei den Vorgängermodellen noch zwei Ladeluftkühler, ermöglicht die Monoturbo-Aufladung einen grossen Ladeluftkühler. Die Position und die Funktionsweise bleiben unverändert. Der Ladeluftkühler befindet sich liegend über dem Motor und die Kühlluftzufuhr erfolgt durch die Gitter im Heckdeckel bzw. eine zusätzliche Öffnung bei ausgefahrenem Heckspoiler. Mit der Neukonstruktion des Ladeluftkühlers konnte die Kühlleistung gegenüber den Ladeluftkühlern der Vorgängermodelle verbessert werden.



- 1 Integrierte E-Maschine
- 2 Verdichterrad
- 3 Turbinenrad
- 4 Angesaugte Luft
- 5 Verdichtete Luft zu Ladeluftkühler
- 6 Abgas des Motors
- 7 Abgas zur Abgasanlage
- 8 Pulswechselrichter



Reisestorys: Eine Tagestour über die Bündner Berge nach Chiavenna

In unserem neuen Format in dieser Ausgabe der Porsche Times möchten wir Ihnen unvergessliche Routen für Ihren Porsche vorschlagen und Sie zum Nachfahren einladen. Ob kurze Ausflüge oder ausgedehnte Roadtrips – wir bieten Ihnen Tipps zur Routenplanung, Restaurant- oder Hotelempfehlungen und zu Sehenswürdigkeiten. Heute präsentieren wir Ihnen eine unserer Lieblingsstrecken, die Sie durch die beeindruckende Landschaft unserer Bündner Berge bis nach Chiavenna in Italien führt. Begleiten Sie uns in unserem 15-Jahre-Sondermodell auf Basis eines handgeregeltten 911 Carrera 2 GTS Coupé, zusammen mit meiner Co-Pilotin Pascale.

Von Zillis nach Davos (1h – 53 km)

07.30 Uhr: Mit der ersten Tasse Kaffee bewaffnet, wagte ich einen Blick nach draussen. Tief hing die Wolken über den Naturpark Beverin und die Strassen waren sehr nass. Es hatet die ganze Nacht geregnet. Aber: Es gibt kein schlechtes Wetter für eine Passfahrt. Jedes Wetter hat seine ganz eigene beeindruckende Stimmung, vor allem in den Morgenstunden. Kurz darauf starteten wir bei 10 Grad Aussentemperatur den Motor unseres Sondermodells und fuhren los in Richtung Thusis durch die beeindruckende Viamala-Schlucht. Dort bogen wir rechts ab, folgten den Schildern nach St. Moritz und erreichten dann Tiefencastel, bevor es am Ortsausgang in Richtung Alvaneu und Landwassertal ging.

Zum ersten Mal versuchte die Sonne dann, sich etwas Platz zwischen den Wolken zu erkämpfen, sodass die noch nasse Strasse trocknen konnte. Durch die ausgedehnten Kurven des Landwassertals, muss ich zugeben, dass ich das ein oder andere Mal geschaltet, obwohl es eigentlich noch nicht nötig gewesen wäre. Mit den automatischen Zwischengas macht es einfach unglaublich Spass, die Gänge zu wechseln. Schon bald erreichten wir Schmitten und Wiesen, wo wir durch die engen Gassen zirkelten, die selbst mit einem 911 relativ schmal erscheinen. Kurze Zeit später erreichten wir Davos, wo es zu dieser frühen Stunde noch relativ ruhig war, bevor wir in Richtung Flüelapass abbogen. Für einen Stopp war es hier noch etwas früh und wollten die Zeit ohne Verkehr auf den Strassen nutzen.

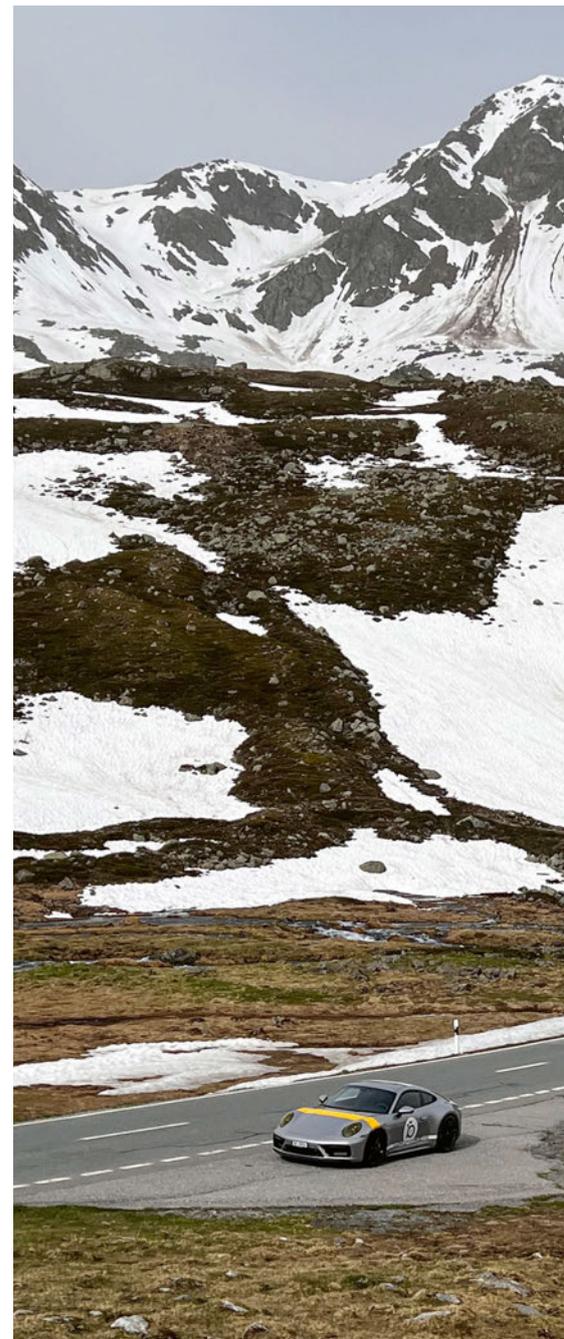
In den Morgenstunden war kein Verkehr auf den Strassen, daher konnten wir die Route etwas zügiger zurücklegen als in einer Stunde. Wer die gesamte Strecke abkürzen möchte, kann auch die Route über den Albulapass wählen und spart sich so ca. 35 Minuten auf die Gesamtroute. An dem Tag, als wir die Ausfahrt machten, war dieser leider noch in Wintersperre. So wählten wir die Route über den Flüelapass.

Davos nach Surlej (1h 20min – 73 km)

Mit dem GTS arbeiteten wir uns den Flüelapass nach oben. Besonders auf dem durch den Winter etwas unebenen Fahrbahnbelag war die PDCC schön zu spüren, die dem 11er mehr Traktion in den Kurven gab.

Kurzinfo PDCC: Die PDCC nutzt hydraulische Stabilisatoren an den Achsen des Fahrzeuges. Diese Stabilisatoren passen sich automatisch an die Fahrsituation an. Wenn Sie durch eine Kurve fahren, erkennt das System die seitlichen Kräfte, die auf das Fahrzeug wirken, und aktiviert die Stabilisatoren, um das Fahrzeug aufrechtzuhalten. Das bedeutet, dass sich Ihr Porsche bei Kurvenfahrten weniger neigt und Sie eine stabilere und sicherere Fahrt geniessen können.

Als wir auf halbem Weg zwischen dem Beginn des Passes und des Hospiz waren, hörten wir selbst durch die geschlossenen Fenster das Pfeifen von Murmeltieren. Im ersten Moment waren wir total überrascht, nichts gesehen, bis wir ein ziemlich





Für mich gehört der Flüelapass zu den spektakulärsten Alpenstrassen der Schweiz.



rundes pelziges Wesen am Fahrbahnrand verschwinden sahen. Plötzlich sahen wir einige von ihnen am Fahrbahnrand, die sich völlig unbeirrt von uns nach Futter umsahen. Leider waren die kleinen Tierchen zu flink für uns, sodass wir die Begegnung leider nicht auf einem Foto.

Das Panorama auf der Passhöhe 2383 m. ü. M. ist atemberaubend. Zum Teil hatte es noch Schneewände, was die Aussicht zusätzlich besonders machte. Für mich gehört der Flüelapass zu den spektakulärsten Alpenstrassen der Schweiz –



er ist ein Muss alle, die eine unvergleichliche Strassenführung lieben. Als Jeremy Clarkson noch Mitglied bei der britischen Autoserie Top Gear war, kürte er diesen Pass im Jahr 2009 sogar als «Driving Heaven». Diese Hommage findet man noch heute auf YouTube unter dem Suchbegriff: «Worlds best road – Davos to the Stelvio» oder «In Search of Driving Heaven».

Damit hatten wir den ersten der drei Pässe überquert und erreichten Zernez. Dieser Ort ist sicher einigen von Ihnen bekannt als der Ort, an dem wir immer das Winterfahrtraining des Porsche Zentrums Graubünden durchführen. Allen, die im Sommer eine Passtour machen, empfehle ich einen kurzen Stopp bei der Fleischtrocknerei Hatecke. Sei es für einen Salsiz als Wegproviant oder für ein Stück Bündnerfleisch für den Apéro nach der Ausfahrt. Ganz nebenbei, dass das Ladengeschäft sehr modern erscheint, erhält es sein erstklassiges Fleisch von 70 Engadiner Bergbauern und über 100 Jägern aus der Region. Somit stammt das Fleisch nicht nur ausschliesslich aus dem Engadin, sondern wird dort auch gereift und weiterverarbeitet.

Tipp: Bündnerfleisch und Salsiz als Proviant von Hatecke Vivanda Genuina Zernez

Nach einem kurzen Einkauf für den Abend ging es weiter in Richtung St. Moritz. Wie es auch anders sein könnte in einem Tal, das von sich sagt, dass es 322 Sonnentage pro Jahr besitzt, sahen wir nun die Sonne durch die dichten Wolken. Wir fuhren an Zuoz vorbei und durchquerten das wunderschöne La Punt. Dieser Ort wirkt durch die hellen Häuserfassaden mit den typischen Malereien und den Inn der durch den Ort fliesst auf mich immer besonders Hell, bis wir schliesslich an Samedan vorbeikommen und St. Moritz erreichten. Hier machten wir jedoch keinen Stopp, sondern fuhren an der Via Grevas, direkt am See entlang nach Silvaplana und Surlej. Dort war unser Kaffeestopp im Hotel Bellavista geplant. Dieses Hotel kenne ich schon seit bald 15 Jahren durch die Ausfahrten, welche bei der Porsche Schweiz begleiten durfte. Das Bellavista zeichnet sich aus durch eine besonders heimelige Stimmung und den angenehmen Duft von Arvenholz. Dieser findet sich in den Gaststuben sowie auch den Zimmern wieder. Im Übrigen kann ich für alle Earlybirds auf



den Pässen diesen Ort auch empfehlen zum Brunch. Bis um ca. 10.30 Uhr gibt es hier einen hervorragenden Brunch mit feinsten regionalen Produkten, bei gutem Wetter sogar auf der Terrasse mit Blick auf den Silvaplannersee.

Tipp: Brunch im Bellavista Surlej (täglich bis 10.30 Uhr)

Surlej – Chiavenna (50 min. – 44 km)

Frisch gestärkt ging es weiter in Richtung Italien. So fuhren wir den kompletten Silvaplanersee entlang bis nach Maloja. Nach einem kurzen Stopp für ein Foto vor dem See direkt vor dem Restaurant Murtaröl in Plaun da Lej – übrigens meine Empfehlung für ein gutes Fischrestaurant – ging es über den Ort Maloja zum gleichnamigen Malojapass (1' 812 m ü. M.), der bekannt ist als Verbindung von Italien zum Engadin und seine markanten Spitzkehren. Wir hatten Glück und es wurde gerade nicht an der Strasse gearbeitet. So konnten wir ebenfalls zügig vorankommen und die Aussicht über den Pass geniessen. Der Malojapass ist übrigens ein Gebirgspass, der ganzjährig befahrbar ist.

Kurz vor der Grenze durchquerten wir eine Felsformation, bei der 2 aneinanderliegende Felsen einen Durchgang bieten, durch den die Strasse führt. Nun erreichten wir Italien und das Veltlin. Inzwischen waren die Temperaturen aufgrund der Feuchtigkeit auf drückende 24 Grad gestiegen und die Sonne schien ohne grössere Bewölkung. Zum ersten Mal auf dieser Reise griff ich

zentrum. Chiavenna bietet eine perfekte Mischung aus historischem Flair, kulinarischen Genüssen und beeindruckender Alpenlandschaft – wirklich ein idealer Zwischenstopp mit Ihrem Porsche. Neben den typisch italienischen engen Gassen der Altstadt, bietet die Stadt eine besonders eindrucksvolle Architektur mit kleinen Palazzi und Gärten. Nach so viel Kultur wollten wir nun auch die kulinarische Kultur Chiavennas entdecken. Das Veltlin ist bekannt für seine Valtellina Superiore, ein aus der Nebbiolo-Traube gekelterten Wein, der besonders gut zu den regionalen Gerichten passt. Dazu zählen zum Beispiel Pizzoccheri, Costine und vor allem Polenta. Ebenfalls kommen aus dieser Region hervorragende Bresaole, luftgetrocknete Rinderschinken. Schnell war ein Restaurant ausgewählt, das besonders schön in die Felswand eines Berges geschlagen wurde und sich unweit vom Bahnhof der Stadt befindet. Die Gerichte werden ohne Schnörkel, aber mit viel Liebe gekocht, was man mit jedem Bissen feststellen kann. Eben getreu dem Slogan an der Seite des Tors: «Typico Cucina Chiavennasca». Das Restaurant ist schon allein wegen der Lage am Felsen einen Besuch wert.

Restaurant-Tipp: Crotto Ombra in Chiavenna (täglich von Mittwoch bis Sonntag)

Chiavenna – Zillis (1 h 20 min. – 60 km)

Nach einem etwas zu gross ausgefallenen Mittagessen geht es am frühen Nachmittag wieder in die Schalensitze und hinter Lenkrad – und zwar für den letzten Stint unserer Etappe über den Splügenpass. Direkt hinter Chiavenna schlängelt sich die Strasse zum Teil sehr eng und teilweise nur einspurig durch die Tunneln. Es benötigt etwas Geschick, um bei den Serpentinaen nicht zu weit auszuholen, daher empfiehlt sich hier die Hinterachslenkung sehr. Chiavenna liegt auf 325 m. ü. M. und führt über 29 km hinauf zur Passhöhe die 2'114 m ü. M. liegt. Das bedeutet einen Anstieg von über 1'800 Höhenmetern auf 29 km. Alle, die schon einmal so einen Pass mit dem Rennrad erklommen haben, werden an dieser Stelle den Hut ziehen.

Kurz vor der Grenze befindet sich an einem Stausee gelegen der Ort Montespluga. Dort befindet sich mit dem Albergo della Posta nicht nur ein sehr gutes Restaurant, sondern auch ein kleiner Laden, der über- voll ist mit den verschiedensten Weinen

zur Sonnenbrille und genoss bei vollständig geöffnetem Fenster das Grollen des 6-Zylinder-Boxsers im Heck. Insbesondere entlang der Felswände hinab ins Tal vor der Stadt Chiavenna konnte man diesen Sound geniessen. Kurz nach dem Ortseingang, vor dem zentralen Kreisverkehr, fanden wir ein grösseres Parkfeld, parkierten den Porsche und machten uns zu Fuss auf ins Stadt-



Italiens und einer Vielzahl an kulinarischen Leckereien. Bei Sympathie zeigt einem der Inhaber sogar den Weinkeller des Restaurants, bei dem einem der Mund offensteht. Es sind nicht nur alle Spitzenweine Italiens vorhanden, sondern nahezu jeder Jahrgang und jede Flaschengrösse. Ein Weinkeller in dieser Lage und an einem Ort, der nur über 6 Monate zu erreichen ist undenkbar – aber offensichtlich wahr!

Tipp: Albergo della Posta, Restaurant und Delikatessensladen, offen wenn offen.

*Bei Zweifel am besten anrufen:
+ 39 0343 54234*

Nach dem Albergo della Posta sind es nur noch 38 Minuten, die uns von der Zielfahne trennen. So erreichten wir nach knapp 230 km und etwa 4,5 Stunden wieder Zillis. Eine herrliche Ausfahrt, die an einem Vormittag gut zu bewältigen ist und ca. einen halben Tag in Anspruch nimmt. Durch die Abwechslung der Landschaften ist vermutlich für alle etwas dabei. Ich wünsche Ihnen viel Spass beim Abfahren der Route und stehen Ihnen jederzeit für ausführlichere Tipps zur Verfügung.

Eröffnung des Pop-up-Store des Porsche Zentrums Maienfeld in Chur

Wir freuen uns, Ihnen eine aufregende Neuigkeit mitteilen zu können: Ab September eröffnet das Porsche Zentrum Maienfeld einen exklusiven Pop-up-Store in Chur! Das hat es bislang noch nie gegeben. Diese einzigartige Location befindet sich in der Mainstation 1901 und bietet Ihnen einen perfekten Ort, um die Marke Porsche in einem sehr privaten Ambiente kennenzulernen.

Die Idee des Pop-up-Stores wurde eigentlich aus der Not geboren. Wie wir in der letzten Ausgabe informiert haben, werden wir ab August unseren Showroom im Porsche Zentrum für Sie umbauen. Für uns war es aber wichtig sicherzustellen, dass Fahrzeugübergaben sowie Konfigurationen Ihres Porsche nach wie vor in einem persönlichen und feierlichen Ambiente stattfinden können – ganz so, wie Sie es jetzt bereits gewohnt sind, abseits von Staub und Baulärm. So haben wir uns auf die Suche nach einer Ausweichlokalität gemacht und sind sehr schnell im bekannten Backsteingebäude der Mainstation 1901 in Chur fündig geworden.

Ein Besuch in unserem Pop-up-Store soll nicht nur informativ, sondern auch angenehm und entspannend sein. Daher laden wir Sie herzlich auf einen Drink ein. Geniessen Sie in stilvollem Ambiente ein erfrischendes Getränk und nutzen Sie die Gelegenheit, sich mit unserem Team auszutauschen. Wir freuen uns darauf, Ihre Fragen zu beantworten und uns gemeinsam mit Ihnen uns bei Benzingesprächen auszutauschen.

Unser Pop-up-Store wird auch der Veranstaltungsort für diverse spannende Events sein. Freuen Sie sich auf Olivenöl-Tastings, Vernissagen und exklusive Partys. Diese Events bieten Ihnen die perfekte Gelegenheit, sich in angenehmer Atmosphäre mit anderen Porsche Enthusiasten auszutauschen und die einzigartige Porsche Kultur zu erleben. Es soll ein Treffpunkt für alle Fans und Neugierige werden.

Der Pop-up-Store in der Mainstation 1901 in Chur wird ab September bis Februar für Sie geöffnet sein.

Unsere Öffnungszeiten sind wie folgt:

- Dienstag bis Freitag: 9.00 - 18.00 Uhr
- Samstag: 9.00 - 16.00 Uhr

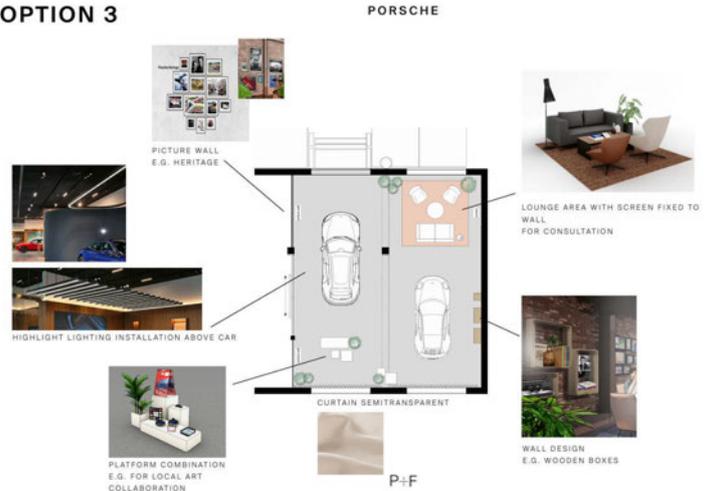
Porsche Zentrum Maienfeld Pop-up-Store

Spundisstrasse
7000 Chur

SKETCH OPTION 1



OPTION 3



Die zentrale Lage in Chur direkt neben der Autobahnausfahrt Chur Süd macht es Ihnen leicht, uns zu erreichen – sei es mit dem Auto, dem Zug oder zu Fuss.

Wir freuen uns sehr darauf, Sie in unserem neuen Pop-up-Store begrüßen zu dürfen und gemeinsam mit Ihnen die Faszination Porsche zu erleben.

Der nächste Winter kommt bestimmt!

Sommer- und Winterreifen sind Spezialisten mit klarem Aufgabengebiet. Darum gibt es auch ohne Schnee viele gute Gründe, bei niedrigen Temperaturen Winterräder zu montieren.



Wie gewissenhaft fahren Sie Ihren Porsche? Ziehen Sie sich bei sinkenden Temperaturen nicht nur selbst etwas Warmes über, sondern bringen Sie auch Ihren Porsche in das optimale Winterkleid. Nur dann macht das Fahren auch in den kalten Monaten Spass – bei höchster Sicherheit.

Die gute Mischung macht's! Sommer- und Winterreifen wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich optimiert. Damit wurden sie im Hinblick auf ihre Anforderungen immer mehr zu Spezialisten. Deshalb sind Winterreifen in der kalten Jahreszeit den Sommerreifen klar überlegen und gewähren Ihnen bei tiefen Temperaturen und nassen Strassen einen kürzeren Bremsweg und wesentlich mehr Sicherheit. Warten Sie deshalb nicht bis zum letzten Moment, um einen Termin für Ihren Reifenwechsel zu vereinbaren. Nur so können Sie die ersten Schneeflocken mit einem Lächeln genießen. Vereinbaren Sie bereits heute einen Frühbuchartermin für Ihren Reifenwechsel im September oder Oktober. So profitieren Sie von einer flexiblen Terminwahl und kürzeren Wartezeiten in entspannter Porsche Atmosphäre

Reifensamstage

Als speziellen Service bieten wir Ihnen auch in diesem Jahr wieder unsere Reifensamstage an. Diese finden an folgenden Terminen statt:

Standort Maienfeld:

12. Oktober 2024

19. Oktober 2024

26. Oktober 2024

Reifenwechseltermine nehmen wir gerne telefonisch, online und persönlich entgegen. Wir freuen uns auf Sie und Ihren Porsche.



15
2009
2024

PORSCHE

PORSCHE

Porsche Zentrum Maienfeld AMAG First AG Industriestrasse 16 7304 Maienfeld T 081 911 00 00 www.porsche-maienfeld.ch