

**Porsche Zentrum Regensburg**

# **Porsche** TIMES **2/10**

**Lausitzring.**  
Lernen vom Weltmeister.

**Auf den Punkt.**  
Die Premiere der neuen Cayenne Modelle.



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

## 2/10

PORSCHÉ  
INTELLIGENT  
PERFORMANCEHybrid-Technologie  
von Porsche.

3

Lausitzring.  
**Lernen vom Weltmeister.**

4

Sie möchten die Grenzen der Physik kennen lernen?  
**Fahrtraining auf dem Sachsenring am 4. September 2010.**

5

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

6

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

8

Interview mit Dr. Michael Leiters, Projektleiter Gesamtfahrzeug Cayenne.  
**Die Porsche Hybrid-Technologie der Zukunft.**

9

Auf den Punkt.  
**350 Gäste feierten die Premiere der neuen Cayenne Modelle.****Impressum**

Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum Regensburg, Jepsen Sportwagen GmbH, Merowinger Straße 2, 93053 Regensburg, Tel.: +49(0) 941 70579-0, Fax: +49(0) 941 70579-300, E-Mail: info@porsche-regensburg.de, www.porsche-regensburg.de; Auflage: 1.200 Stück. Redaktionsanschrift: Porsche Zentrum Regensburg, Jepsen Sportwagen GmbH, Merowinger Straße 2, 93053 Regensburg  
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 Deutschland GmbH.

**Das Jahr bleibt spannend!****Liebe Leserinnen,  
liebe Leser,**

wir sind mittendrin im Porsche Jahr und ich muss zugeben: Dass der neue Cayenne so einschlägt, hätte ich nicht erwartet. Dafür darf ich mich bei Ihnen, meine lieben Kunden, auf diese Weise außerordentlich danken.

Die Präsentation sollte eigentlich auf dem Schiff „Catwalk“ stattfinden. Aber wir haben uns wegen der schlechten Witterung kurzerhand dazu entschlossen, das Ganze in unser Porsche Zentrum zu verlegen. Wir konnten niemandem zumuten, bei neun Grad Celsius im Regen und gefühlten null Grad, der Präsentation der neuen Cayenne Modelle beizuwohnen. Die Präsentation im Porsche Zentrum Regensburg konnte sich aber auch sehen lassen. Gute Stimmung, zufriedene Gäste, leckere Speisen und vor allem ein Auto, von dem alle begeistert waren. Mehr dazu in dieser Porsche Times.

Ein weiterer gesellschaftlicher Höhepunkt war – neben der eben beschriebenen Präsentation und den Ausflügen und Fahrertrainings – der Porsche Golf Cup Anfang Juli in der atemberaubenden Kulisse des Fürstlichen Jagdschlusses im Thiergarten. Zahlreiche Anmeldungen zeugen von der Beliebtheit des Golfsports und der vielen Porsche Fahrer, die dem Sport mit dem weißen Ball frönen. Aber das Porsche Jahr ist noch lange nicht zu Ende. Lassen Sie sich von unserem Team überraschen. Wir haben noch einiges auf Lager – versprochen!

Ihr

Wilhelm Schreiber  
Geschäftsführer Porsche Zentrum Regensburg



Lausitzring.

## Lernen vom Weltmeister.

„Was für eine Veranstaltung“, so urteilten alle Teilnehmer des Fahrertrainings im Mai dieses Jahres am Lausitzring. Kein Wunder, denn kein Geringerer als der zweifache Rallyeweltmeister Walter Röhrl war einer der Instruktoren und zeigte den rund 50 Fahrerinnen und Fahrern, wie man ein Fahrzeug am Limit bewegt.

„In Kombination mit den Pferdestärken Ihres Porsche lassen sich die Grenzen der Physik rasant erfahren“. Diese Ankündigung in der Einladung war beileibe keine leere Werbefloskel. Nein, hier ging es richtig zur Sache. So verriet die Rallye-Legende Walter Röhrl jedem Teilnehmer individuell, was in seinem Porsche steckt – unter seinem persönlichen fahrerischen Aspekt.

„Am Morgen führten wir unsere Kunden behutsam in die Materie ein. Schließlich wollen wir, dass alle gesund und munter wieder die Heimreise antreten können. Geführtes Fahren war die erste Sektion. Am Nachmittag konnten die Herrschaften so fahren, wie sie wollten, und ich muss sagen: Da sind richtig gute Fahrer dabei, die teilweise sogar das Zeug zum Rennfahrer haben“, urteilte Philip Gadringer vom Porsche Zentrum Regensburg. Am Veranstaltungstag war die kulinarische Verköstigung an

der Rennstrecke ebenso obligatorisch wie am Vorabend. „Ich muss dem Team des Seehotels Großbräsch ein Kompliment aussprechen. Sowohl Zimmer als auch das Abendessen und die Herzlichkeit, mit der wir alle empfangen wurden, waren außergewöhnlich“, so Porsche Zentrum Geschäftsführer Wilhelm Schreiber, der noch hinzufügte, dass man im nächsten Jahr mit Sicherheit wieder ein ähnliches Fahrertraining unter der Leitung des Regensburger Porsche Zentrum auf die Beine stellen werde.

Wer nicht so lange warten will – bitteschön: Am 4. September 2010 geht es zum Sachsenring (siehe auch Seite 4). Wer mitkommen möchte, sollte sich allerdings beeilen. Die Plätze sind begrenzt. Anmeldungen unter Tel.: +49 (0)941 70579-111 oder per Email: [philip.gadringer@porsche-regensburg.de](mailto:philip.gadringer@porsche-regensburg.de).





**Sie möchten die Grenzen der Physik kennen lernen?  
Fahrtraining auf dem Sachsenring  
am 4. September 2010.**

Wir laden Sie herzlich ein zu unserem Fahrtraining auf dem Sachsenring, am Samstag, 4. September 2010, von 9:00 bis 16:00 Uhr. Lernen Sie, Ihr Fahrzeug in extremen Situationen sicher zu beherrschen. Ein Team von versierten InstruktorInnen erklärt Ihnen Schritt für Schritt, wie sich Ihr Fahrzeug fahrdynamisch verhält, und gibt Ihnen wertvolle Hilfestellungen. Walter Röhrl, lebende Legende des Rallye-Sports, verrät Ihnen unter anderem Tricks, wie Sie Ihren Drift verfeinern und in der S-Kurve sowie beim ungebremsten Spurwechsel Ihr fahrerisches Können unter Beweis stellen. Selbstverständlich ist auch für das

leibliche Wohl bestens gesorgt: An der Strecke steht ein Buffet für Sie bereit. Auf Wunsch können Sie bereits am Freitag, 3. September 2010, anreisen. Gerne organisieren wir für Sie eine Übernachtung im pentahotel Chemnitz. Bitte denken Sie daran, dass die Teilnehmerzahl begrenzt ist. Melden Sie sich also frühzeitig an.

**Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an Philip Gadringer, Tel.: +49 (0)941 70579-111 oder E-Mail: philip.gadringer@porsche-regensburg.de.**

Wir freuen uns auf Sie!



**PORSCHES  
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.

Wir 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 brin-

gen 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 Weiterentwicklung

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 (s. nächste Doppelseite). Wir bei Porsche gehen eben voller Leidenschaft unsere eigenen Wege. Für unsere Kunden und für die Umwelt. Unser Antrieb ist es, kommenden Generationen unbeschwerter 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.**

## 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 Elektromaschinen an der Vorderachse nicht als Schubgeber, sondern als Gene-

ratoren 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, kraftstoffsparende 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-

PORSCHÉ  
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 her-

kömmliche 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

**Dr. Michael Leiters ist Projektleiter Gesamtfahrzeug Cayenne. Er ist seit 2000 bei der Porsche AG in verschiedenen Führungsaufgaben 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, Emo-

tionen 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 Kraftstoff.

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 einwillige 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 der Porsche 918 Spyder und der Porsche 911 GT3 R Hybrid uns die Möglichkeit, sowohl neue Technologien als auch neue Werkstoffe im Alltag unter extremsten Bedingungen zu testen und zur Serienreife weiter zu entwickeln.

INTERVIEW



**Auf den Punkt.**

## **350 Gäste feierten die Premiere der neuen Cayenne Modelle.**

Wilhelm Schreiber, Geschäftsführer des Regensburger Porsche Zentrum, kam aus der guten Laune kaum heraus. Grund war die Präsentation der neuen Porsche Cayenne Modelle.

„Es war von meinem Team eine Glanzleistung, wie sie die Verlagerung der Veranstaltung vom Schiff in das Porsche Zentrum geschafft haben – alle Achtung!“ Denn eigentlich sollte die Präsentation der neuen Porsche Cayenne Modelle auf dem Schiff „MS Catwalk“ stattfinden – mit allen

erdenklichen Möglichkeiten an unzähligen Showeffekten. Doch die regnerische und kalte Witterung machte dem Porsche Team einen Strich durch die Rechnung, und so entschloss man sich Mitte der letzten Woche, gleich ins Porsche Zentrum zu gehen und dort die Veranstaltung durchzuführen.

Lesen Sie auf den nächsten Seiten weiter ...



„Ich muss Herrn Schreiber und seinem Team ein Kompliment machen. Sie haben das alles sehr gut gemeistert“, lobte Theresa Jepsen, geschäftsführende Gesellschafterin der Jepsen Gruppe, zu der das Porsche Zentrum Regensburg zählt. 300 Gäste wurden mit Informationen aus erster Hand über das Fahrzeug von Walter Röhlr versorgt. Bestes Essen gab es von den Köchen Andy Mayer (zwei

Sterne) und Tom Daxl. Die Weine wurden vom Weinexperten Guido Gottwald kredenzt.

Der Porsche Cayenne selbst aber war der eigentliche Star des Abends. „Gewicht ist alles – der neue Cayenne wiegt 185 Kilogramm weniger als sein Vorgänger und kann als Hybrid auch rein elektrisch betrieben werden. Was will man mehr“, lobte Walter Röhlr.







**Wir freuen uns auf Ihren Besuch.  
Ihr Porsche Zentrum Regensburg.**



**PORSCHE**

**Porsche Zentrum Regensburg**

Jepsen Sportwagen GmbH  
Merowinger Str. 2  
93053 Regensburg  
Tel.: +49 (0)941 70579-0  
Fax: +49 (0)941 70579-300  
E-Mail: [info@porsche-regensburg.de](mailto:info@porsche-regensburg.de)  
[www.porsche-regensburg.de](http://www.porsche-regensburg.de)