

Avanti a tutta forza

Le informazioni contenute in questa pagina riflettono lo stato dei fatti alla data di pubblicazione; alcune informazioni potrebbero risultare obsolete o non più accurate.

24/11/2021 Sull'acqua o sulla terraferma, l'elettrificazione sta progredendo rapidamente. Che la trazione elettrica sia sensata e soprattutto molto divertente lo dimostra anche la Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid. E il proprietario di cantieri navali e appassionato Porsche Markus Krüger l'apprezza

Un fronte nuvoloso scuro si avvicina rapido e minaccioso dallo Gnadensee sull'isola di Reichenau con lo storico monastero, mentre Markus Krüger guarda il porticciolo della sua famiglia. Dirige il cantiere navale Krüger di Gottlieben, giunto alla terza generazione, e per lui la variabilità del tempo sul Seerhein, il tratto intermedio di quattro chilometri tra l'Untersee e il Lago di Costanza, dove il Reno si fa di nuovo visibile come fiume, non è nulla di nuovo.

«Il nostro cantiere navale, fondato da mio nonno Wilhelm nel 1934, è stato a lungo conosciuto per barche a vela e a motore di 1,80 metri di larghezza e lunghe fino a nove metri», riflette il 55enne. «Abbiamo consegnato opere eccellenti, ma con un costo dei materiali variabile da circa 40.000 a 50.000 franchi e ben 2.500 ore di lavoro per la produzione, alla fine la costruzione non valeva più la

pena». Lo stesso Markus Krüger ha una formazione da costruttore di barche, ha proseguito la sua istruzione con studi commerciali ed è entrato nell'azienda di famiglia nel 1986. L'azienda turgoviana si è quindi sviluppata da puro costruttore di barche a cantiere navale e anche importatore e rivenditore. Già negli anni Settanta, il cantiere navale Krüger iniziò l'importazione della marca americana Chris-Craft. Nel tempo, si sono aggiunti altri marchi come Cobrey, Chaparral, Cormate Powerboats, Pirelli nonché Delta, Sunseeker e il marchio di qualità austriaco Frauscher.

«Oggi la costruzione di barche è un business molto complicato. Si concorre su molti fronti e i regolamenti sono quasi più rigidi di quelli del traffico stradale», spiega Krüger. Il suo cantiere navale continua a offrire vari lavori di costruzione di barche ed è particolarmente innovativo nel campo del commercio e dei servizi. «Abbiamo introdotto un sistema di prenotazione automatico. Tramite app è possibile avere la propria barca già in acqua al momento desiderato. Con il servizio concierge quasi non si perde tempo se si vuole uscire sul lago», rivela Krüger. «Non siamo in Florida, dove si può usare la barca tutto l'anno. Il tempo risparmiato grazie al servizio può essere utilizzato meglio dai nostri clienti sul lago o in un ristorante dopo il tour». L'app intelligente facilita anche il lavoro di Krüger e del suo team, poiché può pianificare meglio il varo e il rimessaggio delle barche dei clienti. «Siamo stati in grado di accorciare in modo massiccio i tempi di attesa per i nostri clienti». L'attività familiare tradizionale beneficia anche di un nuovo edificio del 2019. La moderna infrastruttura con più di 50 posti acqua e 50 rimesse a secco facilita enormemente il lavoro. «Il nuovo edificio era importante anche per il nostro carico di utilizzo. Più rimesse si possono offrire come cantiere navale, maggiore è l'utilizzo di base, il che significa al contempo contratti nel campo della manutenzione», spiega Krüger. Inoltre, l'azienda è meno esposta alle fluttuazioni stagionali che possono dominare nel campo delle vendite e del commercio delle barche.

L'impresa familiare giunta alla terza generazione è guidata oggi da Markus Krüger

Il cantiere navale Krüger di Gottlieben è oggi uno dei più importanti concessionari Frauscher in Europa. Non solo fornisce le barche elettriche di alta qualità sui laghi di tutta la Svizzera, ma perfino nel Mediterraneo. «Con un prezzo di circa 300.000 franchi, il segmento di clientela è leggermente più piccolo, ma comunque già oggi vendiamo una barca su dieci con motore elettrico. Cinque anni fa non ci avrei mai creduto», ammette il turgoviano. Non solo su strada, ma anche sull'acqua, la tendenza verso l'elettrificazione cresce sempre più. Grazie anche a regolamenti di tutela dell'acqua più rigorosi. Il Frauscher Alassio da 6,50 metri è la barca elettrica più venduta in Europa grazie al suo mix ideale di funzionalità, prestazioni, dimensioni e qualità. Può ospitare fino a sei persone, a seconda del motore elettrico e del pacchetto batterie ha una potenza da 4,3 a 60 kW e autonomie da 26 a 88 chilometri a 10 km/h di media. Se si desidera più dinamica e si vuole avanzare a tutta forza, con l'elegante barca elettrica si può anche solcare le onde alla velocità di 12 e fino a un massimo di 33 km/h.

Krüger procede lungo il fianco del canale che conduce al cantiere navale. Controlla con occhio esperto se tutte le cinghie sono fissate correttamente sull'Alassio prima che lo yacht dal tipico design chiaro ed

elegante venga sollevato e collocato sul rimorchio dietro la Porsche Cayenne. «La coppia della Turbo S E-Hybrid è perfetta. Traina senza sforzo. E questo vale anche con rimorchio e Frauscher al traino», constata Krüger.

Il proprietario del cantiere navale era stato affascinato dal marchio di auto sportive di Stoccarda sin dall'infanzia. «I nostri clienti spesso guidano Porsche. Per me, era chiaro: un giorno avrei voluto averne una anch'io». Sembrava un sogno irraggiungibile in quel momento, ma Krüger aveva la giusta ambizione e a 24 anni ha potuto permettersi la sua prima Porsche usata. «Una Carrera color antracite con motore boxer da 3,2 litri, una modifica realizzata da Ruf», si ricorda. «Ero costretto a tornare in retromarcia all'ingresso troppo ripido del garage. Quando andavo via o tornavo a casa, i vetri della finestre nell'appartamento tremavano. È stato fantastico per circa otto mesi, dopo di che mi sono reso conto che un po' di meno attenzione non fa male». Markus Krüger ha rivenduto quel modello, ma da allora almeno una Porsche è sempre stata nel suo garage. Che sia un grande fan del marchio lo dimostrano i suoi 31 anni di fedeltà al marchio. Oggi possiede una 356 B Super 90 del 1961, una 911 GT3 RS, una 991 Turbo Cabriolet del 2014 e una 930 Turbo modello G da 3,3 litri e 300 CV del 1984 con i parafanghi posteriori allargati e l'imponente alettone posteriore in gomma dura. «Questi modelli sono probabilmente meno adatti per trainare le mie barche. Ecco perché ho ordinato una Cayenne Turbo S E-Hybrid, che combina una trazione sufficiente per trainare le barche e uno stile di guida sportivo».

MEDIA ENQUIRIES

Jürg A. Stettler

christophorus@porsche.de

Thomas Buchwalder

christophorus@porsche.de

Image Sublines

Path: media/Images/img_3.jpg
Title: Markus Krüger, Cayenne Turbo S E-Hybrid, 2021, Porsche AG
Subline: Puissance : Grâce à sa puissance totale de 680 ch et 900 Nm, le Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid n'a aucune difficulté à tracter les charges lourdes.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it_CH/2021/scene-passion/porsche-cayenne-turbo-s-e-hybrid-markus-krueger-christophorus-400-25904.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/2f474891-516a-47ba-9cde-4540df87c577.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/christophorus-site/en

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart