

Unternehmen

focus.de » | Germany | 12.02.2019 | Reach: 198995

## Porsche-Entwickler: "Fast jeder neue 911er löste eine Entrüstungswelle aus" (Interview Frank-Steffen Walliser, Baureihenleiter Porsche 911)



Frank-Steffen Walliser weiß, wo die Reise bei Porsche hingeht. Im Interview mit FOCUS Online spricht der designierte Baureihenleiter des Porsche 911 über die Verzahnung zwischen Formel E und Serie und gibt einen Ausblick auf die Zukunft der Elektromobilität.

**Sie planen mit dem Porsche Cayman GT4 Rallye die Rückkehr in den Rallye-Sport. Andererseits sind Sie bei der LMP1-Langstrecken-Weltmeisterschaft ausgestiegen und engagieren sich in der Formel E. Wie passt das zusammen?**

**Dr. Frank-Steffen Walliser:** Wir sind ganz bewusst in die Formel E eingestiegen. Das ist ein anderer Rennsport, der gut zur Mobilität der Zukunft passt. Wir wollen auch hier, wie in der Vergangenheit, den Motorsport als Labor für die Serie nutzen, eben weil die Formel E den Schwerpunkt Elektromaschine und Software hat. Außerdem sprechen wir mit dieser Rennserie eine Klientel an, die wir bisher nicht erreicht haben. Das Rallye-Engagement geht dagegen in Richtung Kundensport. Außerdem ist Rallye sehr populär. Alleine in Deutschland gibt es rund 1200 Rallyeautos. Und in anderen Ländern erreichen wir Fans, die wir mit den Rundstreckenfahrzeugen nicht erreichen.



*Dr. Frank-Steffen Walliser (Designierter Baureihenleiter des Porsche 911)*

**Wie schaut es mit der Serienrelevanz des Rallye-Engagements aus?**

Wir haben uns bewusst für den Cayman entschieden, weil er gut ins Reglement passt. Im Motorsport ist es oft so, dass man zu Beginn nicht weiß, welche Auswirkungen das Engagement auf die Entwicklung der Autos hat, die in größeren Stückzahlen produziert werden. Meistens kommen wir auf neue Ideen und Konzepte, die dann doch schnell den Weg in die Serie finden. Wir haben ja bei Porsche die entsprechenden Strukturen. Bei uns befinden sich die Entwicklung für den Motorsport und die der Straßenfahrzeuge an einem Ort.

**Trifft das auch auf die Formel E zu?**

In der Formel E können wir uns über den Elektromotor und vor allem die Software definieren. Gerade beim E-Motor gibt es Unterschiede in der Ansteuerung und der Auslegung. Dazu kommt, dass ein E-Motor bisher nicht die Anforderungen erfüllen musste, die in einem sportlichen Auto wichtig sind.



### Welche sind das?

Da geht es um Gewicht und Effizienz und vor allem darum, dass die Leistung auch konstant abrufbar ist, also dass die Dauerleistung möglichst nahe an der Peakleistung dran ist. Natürlich ist auch die Kühlung ein wichtiges Thema. Wichtig sind auch Details, wie die Wicklungen der Spulen und Fertigungstechniken. Bei den Spulen sind dies beispielsweise auch die Blechschnitte. Wie schneide ich die zu, aus welchen Materialien müssen sie bestehen, damit ich die elektromagnetischen Eigenschaften nicht verliere.

### Wie schaut das genau aus?

Das Energiemanagement wird beim Serien-Elektroauto entscheidend sein. Die Batteriegrößen pendeln sich zwischen 70 und 100 Kilowattstunden ein. Also wird es darum gehen, wie effizient man mit der Energie umgehen kann, wie man am besten rekuperiert und wie das Fahrverhalten und das Ansprechverhalten konstant bleiben. Es ist eben nicht nur Hardware, sondern vor allem die Software und der Verbund des mechatronischen Systems, das die Leistungsfähigkeit eines Autos definiert. Dazu gehört auch das Batteriemanagement. Wie optimiere ich die Leistungsabgabefähigkeit der Akkus über die Temperatur und wie minimiere ich Verluste in meinem Pulswechselrichter? Nicht zu unterschätzen ist auch die Frage, wie ich die Geräusche vermeide, die ein Elektroauto macht: Denn so leise, wie man glaubt, ist es dann eben doch nicht. Das sind viele Fragen, die von den Ingenieuren beantwortet werden müssen. Da können wir von der Formel E viel lernen.

### Beim neuen Porsche 911 gibt es eine Reihe von Assistenzsystemen, die in den Augen einiger Fans das puristische Konzept des Sportwagens verwässern. Sie werden ja Baureihenleiter. Wo geht die Reise beim 911 hin?

Wir fangen jetzt gerade erst mit der Einführung der neuen Baureihe des Porsche 911 an. Das abschließende Bild kann man sich erst dann machen, wenn alle Derivate eingeführt am Markt sind. Abgesehen davon, beobachte ich jetzt seit 30 Jahren, dass fast jeder neue 911 eine Entrüstungswelle ausgelöst hat. Ob es die Einführung der Servolenkung war, das ABS beim 964 oder beim 996 die völlig frevelhafte Einführung der Wasserkühlung. Damals wäre die Einstellung der Baureihe die Alternative gewesen. Aber ich sehe das recht gelassen. Was gibt es denn Schöneres, als wenn sich die Menschen an diesem Auto reiben. Das zeigt, wie klar das Bild des Porsche 911 bei den Menschen definiert ist. Ich habe einen Kunden, der mir seitenlange Briefe schreibt, in denen er die Größe der Waschdüsen an den Scheinwerfern bemängelt.

### Warum also die neue Technik?

Wir haben beim Elfer eine sehr breite Klientel, sonst würden wir nicht so viele Autos verkaufen. Darunter sind Menschen, die das Auto täglich nutzen und solche die viel Langstrecke fahren. Assistenzsysteme spielen eine Rolle im modernen Automobil. Wenn man bei einem Fahrzeug immer puristisch bleibt und nicht mit der Zeit geht, dann gibt es das bald nicht mehr.

### Ist ein adaptiver Tempomat für den Porsche 911 wirklich nötig?

In der Entwicklung haben wir über jedes Assistenzsystem intensiv diskutiert und uns gefragt, ob das auch wirklich nötig ist. Wir haben uns da nicht einfach im Katalog bedient. Außerdem ist jedes Assistenzsystem eigens für den 911 angepasst worden. Das ACC reagiert dann eben auch porschetypisch. Wenn Sie auf Sport schalten, dann fährt das ACC anders als im Normal-Modus. Bei der Einparkhilfe liegt die Einbaurate bei 95 Prozent und der Tote-Winkelassistent hilft einfach. Mit dem habe ich am wenigsten Probleme.

### Ist also auch bei Porsche die Zeit der puristischen Fahrmaschinen vorbei?

Das puristische Auto brauchen wir ebenfalls im Angebot. Unter unseren Kunden sind auch solche, die den Elfer als reines Spaß-Auto bewegen und natürlich werden wir auch die bedienen.

### Mit der Modellpflege wird auch der Porsche 911 elektrifiziert werden. Was ist denn die größte Überraschung bei der Weiterentwicklung der Serie?

Über den Hybrid reden wir beim 911 ja schon relativ lange. Es ist eine wahnsinnig schwierige Aufgabe, diese Technik in diesem Auto mit dem begrenzten Bauraum unterzubringen, wenn das Ergebnis ein echter Elfer bleiben soll. Wir hatten schon viele Lösungen auf den Tisch, die wir alle verworfen haben. Da haben wir uns über Jahre die Zähne ausgebissen. Jetzt haben wir aber einen Schlüssel gefunden, wie es gehen könnte.