



## Unternehmen

Auto Bild sports cars | Germany | 01.08.2019 | Reach: 268000

**INTERVIEW**


**Dr.-Ing. Frank-Steffen Walliser** schöpft Kraft und Ausdauer beim Laufen oder Rudern, entspannt sich beim (Berg-)Wandern oder restauriert mit seinen beiden Söhnen eine betagte Honda XL 250. Als Chefideal sieht er People Manager wie Jürgen Klopp als Vorbilder, „aber so gut bin ich natürlich nicht“. Zu Hause greift er auch mal zum Kochtopf und konzipiert, testet, organisiert etwa das jährliche Familien-Weihnachtsmenü.

# „Schon im Kopf schnell“

Er ist der Kopf hinter den Motorsporterfolgen von Porsche seit 2014 und verantwortet seit Anfang des Jahres die Ikone 911. Ein Gespräch mit Dr.-Ing. Frank Steffen Walliser

Um einen Job beneiden Dr. Frank-Steffen Walliser viele wohl ganz besonders: Seit Anfang April dieses Jahres ist er der Mann, der die Zukunft des Porsche 911 bestimmt. Doch das ist nur eine der vielen (Schlüssel-) Rollen, die Walliser in den mittlerweile 24 Jahren – inklusive Praktikum – bei Porsche innehat(te). Wir besuchen den verheirateten Vater zweier Söhne in seinem Büro in Weisach, vor dem sein 911 Cabriolet, Typ 993, mit von Manthey modifiziertem Fahrwerk parkt.

**ABSC: Mit dem Cayman GT4 Clubsport sammelt Porsche Erfahrungen im Motorsport. Was davon findet sich im Straßenauto wieder?**

**Dr. Walliser:** Alles, was im Motorsport entwickelt wird, ist als technisches Know-how auch für die Serie vorhanden. Wir sammeln Erfahrungen im Sport und schauen dann, wie man Rennsport und Serie zusammenführen kann. Wir haben das Glück, einen sehr großen Baukasten zu haben. Ein Beispiel aus dem Fahrwerksbereich sind sphärische Lager, auch als Uniball bekannt. Die fanden ihren Weg aus dem Motorsport erst in den 911 GT3 R5 (Typ 996), inzwischen haben sie auch der GT3 und eben der neue 718 Cayman GT4.

**Und den Rennsportmotor aus dem 911 GT3...**

Nein. Der 718 Cayman ist ja als Einstieg in die GT-Welt von Porsche gedacht, nicht als interner GT3-Rivale. Als wir vor vier Jahren überlegt haben, was wir mit dem GT4 machen, sahen die Fakten zum Thema Emissionen noch etwas anders aus. Der Check der Materialkosten hat uns die Idee schnell

wieder verwerfen lassen. Man muss auch klar sagen, dass das GT3-Aggregat als kompromissloser Rennmotor in einer anderen Liga spielt. Also haben wir nach einer für Porsche-Verhältnisse kostengünstigeren Variante gesucht und dieses neue 4,0-Liter-Aggregat mit Otto-Partikelfilter auf Basis der aktuellen Carrera-Motorenfamilie entwickelt.



Glückliche Gesichter: Ex-Formel-1-Ass und Porsche-Werksfahrer Mark Webber und Dr. Walliser im entspannten Plausch in Rennatmosphäre

Der 1969 in Stuttgart geborene und im Raum Reutlingen aufgewachsene Walliser beginnt mit 26 bei Porsche als Praktikant, wird Diplomand und Doktorand, promoviert in Arbeitswissenschaften und widmet sich drei Jahre später der Technologiebeobachtung und Fremdfahrzeuganalyse, zwei sehr wichtigen Bereichen. Der Entwicklungsvorstand erkennt das analytische und technische Talent und holt ihn als Assistenten zur Forschung und Entwicklung. 2003 bekommt Walliser den Auftrag, die Motorsportstrategie neu aufzusetzen, was ihn fünf Jahre lang fesselt. Die nächsten Etappen führen ihn zurück in die Serienwelt, wo er ab 2008 die Elektrifizierung und Hybridisierung mitverantwortet. Dann fügen sich die Dinge, und Walliser ergreift die Chance: Unter seiner Gesamtprojektverantwortung mausert sich der 918 Spyder nach schweren Geburtswehen zum perfekten Hybrid-Technologie-träger. Wallisers Weg zurück in den Motorsport bringt dann den neu konzipierten 911 RSR hervor, der 2018 die GTE-Klasse bei den 24 Stunden von Le Mans gewinnt und mit dem Porsche gerade die Sportwagen-Weltmeistertitel für Hersteller und Fahrer erringen konnte.





## Unternehmen

Auto Bild sportscars | Germany | 01.08.2019 | Reach: 268000

### Ihr Lebenslauf wirkt sehr zielstrebig. Seit wann haben Sie geplant, 911-Baureihenleiter zu werden?

So etwas lässt sich nicht planen. Als ich Student war, war das unendlich weit entfernt. Ich hab zwar schon als Schüler kleine Elfer an den Rand meiner Hefte gekritzelt und war vom weißen 911 SC der Apothekerin fasziniert, aber ich habe nie auf so etwas hingearbeitet. Das ist auch viel zu abstrakt. Dass ich jetzt an dieser Stelle bin, ist natürlich ausgesprochen toll und schön. Aber es gab davor schon einige wichtige Stationen. Und die waren alle nicht vorhersehbar.

### Als Elfer-Chef sind Sie wohl auch der Erste, der die schlechten Nachrichten abbekommt. Wie ist denn die Kundenresonanz auf den neuen Elfer?

Sehr gut! Das Auto verkauft sich hervorragend – und wir sind noch nicht einmal auf allen Märkten präsent. Das Spannende an diesem 911 ist: Man fährt ein paar Kilometer und denkt sich, wow, da hat sich ja wirklich was verändert zum Vorgänger – und da lag die Messlatte ja auch schon sehr hoch. Er fährt noch solider, tut genau das, was er soll, und lenkt dahin, wo man ihn haben will. Das zeichne alle Porsche aus, sagt Walter Röhrl.

Aber das ist nicht einfach so gegeben. Dafür muss man wirklich hart arbeiten und ringen, damit alles perfekt zueinander passt, was zwischen Motor, Getriebe, Fahrwerk und Reifen stattfindet. Da steckt sehr viel Feinarbeit drin.

### Also keine Kritik von den Kunden?

Getriebewählhebel, Türgriff, Kombiinstrument – das kommt schon immer wieder mal. Aber wenn sich keiner über Details aufregt, dann interessiert es wohl auch keinen mehr. Und das wäre viel schlimmer. Wasserkühlung, ABS, Servo- oder gar elektrische Lenkung, Hinterradlenkung – all diese schlimmen Dinge haben wir schon gemacht, aber nach der ersten Aufregung gewöhnen sich die Leute daran und wollen es dann nicht



Ein sichtlich erschöpfter Dr. Walliser (Mitte) freut sich über den Le-Mans-Doppelsieg 2018 in der LM GTE-Pro-Klasse. Im Bild rechts das Siegertrio aus Michael Christensen, Kévin Estre und Laurens Vanthoor

mehr missen. Die drei Kritikpunkte nehmen wir natürlich ernst, vielleicht gibt es dafür bessere Lösungen. Es gibt aktuell aber nichts, was wir schnell ändern müssten.

### Wie sieht es mit der Hybridisierung des 911 aus? War das nicht fest eingeplant?

Wir haben das weiter auf dem Schirm, weil das Thema Effizienz/Kraftstoffverbrauch eine große Rolle spielt. Aber das muss auch zum Elfer passen. Ich bin nicht bereit, hier irgendwelche Kompromisse zu machen. Es passt entweder und ist richtig gut, oder es passt nicht, dann machen wir es halt später. Beim 918 Spyder haben wir so lange getrimmt, bis alles nicht nur gut, sondern perfekt war. Was unsere Arbeit im Moment erschwert, sind die Abgasvorschriften, die sich etwa alle sechs Monate ändern. 2023 kommt Euro 7; wir sollten jetzt die Konzepte fertig haben und entwickeln, nur gibt es noch keinen Text vom Gesetzgeber. Der Otto-Partikelfilter etwa war für 2019 vereinbart und wurde auf 2018 vorgezogen. In Staaten wie den USA oder China gibt es in

dieser Beziehung mehr Stabilität. In den USA kümmern sich die Behörden um die glasklar definierten Vorgaben bis 2030. Die Chinesen gehen diese Themen ebenfalls sehr ambitioniert an und besinnen sich auf das, was auch umsetzbar ist. In beiden Märkten ist immer klar, was verlangt wird.

### Ihre beiden Söhne sind 15 und 17 Jahre alt. Ist bei Ihnen daheim „Fridays for Future“ ein Thema?

Wir können froh sein, wenn sich unsere Kinder über solche wichtigen Themen Gedanken machen und nicht nur ins Smartphone gucken. Bei uns zu Hause wird differenziert darüber diskutiert, welchen Einfluss etwa CO<sub>2</sub> hat, was mit der Energie in der Welt passiert und welchen Einfluss das auf unser aller Leben und die Mobilität hat. Glücklicherweise sind beide Sport- und Autofans, da habe ich natürlich auch meinen Anteil daran.

### Zurück zum 911. Verraten Sie uns, wie der Elfer in 20 Jahren aussieht?

Eine gute Frage, die wir uns jeden Tag stellen (lacht). Das mündet immer in Diskussionen, ob dies oder jenes zum Elfer passt, schließlich ist er die Ikone unserer Marke. Wir glauben aber zu wissen, wie man so ein Auto baut und mit dem Erbe umgeht. Sicher sind die Proportionen wichtig, die Silhouette, das Design ganz allgemein, sodass man den Elfer unter allen anderen Autos sofort erkennt. Er hat eine höhere Kuppel als andere Sportwagen, ist vergleichsweise klein – das sollte sich nicht ändern. Ich

würde auch den Heckmotor nicht infrage stellen wollen, auch nicht den Sechszylinder-Boxer.

### Ein klares Bekenntnis zum Verbrennungsmotor beim 911?

Ja. Wenn ich mich aus dem Fenster lehnen würde, könnte man mich sagen hören, dass der letzte gebaute Verbrenner in einem 911 arbeitet. Alle Prognosen, die ich kenne, rechnen mit einem Anteil von etwa 70 Prozent E-Fahrzeugen bis 2040, also wird es 30 Prozent Verbrenner geben, die dann mit weiterverbesserter Abgasnachbehandlung und Fortschritten etwa bei Syn-Fuels hinsichtlich CO<sub>2</sub> und allgemein emissionsmäßig in einer ganz anderen Liga spielen werden als heute. Nach dem Stand der Technik gibt es Anforderungen, die nur der Verbrenner effizient umsetzen kann, etwa hohe Fahrwiderstände, hohe Energie- und Leistungsdichte. Unsere Aufteilung ist sehr dezidiert: Große Autos fahren mit Verbrenner und Hybrid, bei kleineren wird der E-Antrieb stärker zum Tragen kommen. Der Taycan ist ein völlig neues Produkt in einer eigenen Liga; den haben wir als BEV (Battery Electric Vehicle) definiert und zur Welt gebracht.

### Sie haben einmal gesagt, bei Ihnen seien die Autos „im Kopf schnell“. Wie ist das zu verstehen?

Viele Leute sagen, „um ein Auto zu beurteilen, muss ich selbst auf die Nordschleife, alles herausfahren und selbst bewerten“. Ich komme aus der anderen Welt, eher der Technologiecke. Wenn ich die richtigen Technologien kenne, genau weiß, was die verursachen, und dann die richtigen Teile zusammenstecke, kann ich über das Ergebnis eine gute Prognose treffen: Das wird was oder das wird nichts. Dann kommen Leute, die schneller fahren können als ich, und die sagen mir dann, ob ich recht hatte. Ich habe, glaube ich, ein gutes Gespür dafür, was Technik bewerkstelligen kann und wie alles zusammenpasst. Sehr wichtig ist aber vor allem etwas, was ich unter vielen anderen Dingen aus dem Motorsport gelernt habe: „Wenn's eine Verbesserung ergibt, dann mach mer's“. Wichtig sind aber auch die Fragen: Spürt das der Kunde, ist das ein Benefit, passt das zum 911?

### Wird es einen 918-Nachfolger geben, und wie könnte der aussehen?

Da gibt es zwar derzeit keine korrekten Überlegungen, aber zwei Dinge wären denkbar: Ein Technologieträger wie der 918 Spyder, der wahrscheinlich ein extrem konsequenter Hybrid wäre und auf der Nürburgring-Nordschleife in unter 6:30 Minuten fährt – das wäre Bedingung. Ich kann mir allerdings auch einen Porsche-DNA-Träger vorstellen: luftgekühlter Boxer, handgeschaltet, alles Highend – auch sehr reizvoll, sowohl für uns als auch für die Kunden.

Vielen Dank für dieses Gespräch, Herr Dr. Walliser.

Ralf Kund



Dr. Frank-Steffen Walliser startete sein automobiles Leben eher unauffällig und sehr verhalten sportlich. Als erstes Gefährt diente ihm ein Fiat Uno 50 S

