



Anthony R. Hatter
Designer

„Wußten Sie, daß praktisch jeder hier, vor allem die Designer, eine Vitrine mit kleinen Porschemodellen zu Hause hat? Und ein Foto davon in der Brieftasche!“

Erinnern Sie sich noch an Ihren ersten Arbeitstag?

Ja, gut. Erster Mai 1960. Kam mit einem Gipsfuß an, ich hatte mir beim Skifahren das Bein gebrochen. Erst habe ich in der Konstruktion begonnen – Motorenentwicklung. Bin dann in die Kundenaufträge übergewechselt (automobile Fremdaufträge), war auch im Verkauf.

In Projekte, die wir mit Airbus oder McLaren gemacht haben, war ich als Projektleiter involviert.

1971 ist dann noch die Technische Leitung dazugekommen, 1980 bin ich in die Eigenentwicklung zurückgegangen, und 1991 hab' ich den Vorstandsposten angetreten.

Welche Ausbildung hat Sie hierhergebracht?

Ich habe eine technische Ausbildung im TGM, war dann zwei Jahre in den österreichischen Steyrwerken, bin von dort direkt zu Porsche und seither permanent bei Porsche.

War das Ihr Jugendtraum?

Ich wollte mich nach zwei Jahren Steyr verändern, wollte Motoren machen, schöne, schnelle, starke, und da war Porsche im deutschsprachigen Raum natürlich die erste Adresse.

Welche Möglichkeiten bietet Weissach?

Wir können hier von der ersten Skizze beginnend bis zum Serienanlauf praktisch alles machen, was in einer Entwicklungsfirma notwendig ist, um ein Produkt in die Serie zu bekommen,

Das können wir auch für Kunden machen – wir machen ja für fast über 140 Millionen Mark Aufträge mit steigender Tendenz mit anderen Automobilfirmen, und wofür ich auch noch zuständig bin: unsere Rennaktivitäten. Alles, was in der Rennerei läuft, untersteht mir hier.

Herrscht hier eine spezielle Weissach-Familienstimmung?

Ich bin jetzt schon über dreißig Jahre in der Firma. Wenn Sie sagen familiär – das war es eher früher. Inzwischen ist es wesentlich professioneller und härter geworden.

Die goldenen Zeiten der Chefindenieure sind vorbei. Heute ist Teamarbeit angesagt, und dadurch wird alles etwas neutraler gehandhabt.

Und läßt Ihre Position noch zu, daß Sie Spaß haben?

Ja, sonst wäre ich nicht da. Der Spaß muß schon überwiegen. Es ist zwar nicht immer Spaß – mehr als zehn Prozent Kreativität sind es nicht, der Rest ist die Umsetzung auf hohem technischen Niveau.

Schwindelt es Sie da nicht manchmal angesichts der weit ausschauenden Entscheidungen, die Sie treffen müssen?

Nein, ich muß sagen, ich arbeite sehr intuitiv und nehme das Rationale bestenfalls als Hilfestellung: ob es mit der Intuition zusammenpaßt. Und wenn es nicht zusammenpaßt, denke ich länger drüber nach.

Aber die Entscheidungen und Aktionen erfolgen bei mir relativ spontan.

Das bedeutet gleichzeitig, daß es sich um eine Porscheentscheidung handelt?

Ich hoffe es, ja. Ich bin porschegeprägt, ich kann es nicht verleugnen. Was BMW oder Mercedes in meinem Fall entschiede, ist mir wohl bekannt, gilt für mich aber höchstens als Korrekturkollektiv.

Kommen Sie aus einer Ingenieursfamilie?

Überhaupt nicht. Mein Vater hatte eine Knopfdrechserei im österreichischen Waldviertel, Perlmutterknöpfe aus Flußmuscheln. Mein Cousin macht das heute noch.

Ihr denkwürdigster Tag mit Porsche?

Als man mich fragte, ob ich hier Vorstand werden will. Als Ingenieur: als wir den 993 eingeführt haben. Wenn der nicht angekommen wär, wär ich vielleicht heute nicht da.

Anthony R. Hatter

Der Engländer ist seit zehn Jahren bei Porsche. Tatsächlich kam er durch den Anblick eines Porsche auf die Idee, daß es Autodesign gibt. Er besuchte nach seiner technischen Ausbildung in Yorkshire eine Designschule in Coventry und das London Royal College of Art. Nach einem Zwischenspiel bei Opel (Porsche war ausgebucht) landete er endlich an seinem Bestimmungsort.

Viele Leute kamen von Opel damals, Weissachs Designstudio ist ein Miniaturnachbau von Rüsselsheims Stylingzentrum.

An meinem ersten Tag hier empfangen mich die damalige Sekretärin und Herr Lapine. Ich befand mich sofort mitten an meinem Traumplatz in meinem Traumjob. Ich hatte auch Glück, daß ich an Traumprojekten arbeiten konnte.

Mein erster Job war allerdings das Schnittmodell eines 928ers für die IAA. Ich war halt noch neu damals. Meine Fähigkeiten kamen erst später raus...

1989 erschien Herr Lagay, unser jetziger Chef, und dann haben wir den neuen 911 gemacht. Das war mein erstes richtiges Projekt. Sehr schwierig. Das erste Mal den Gedanken zu fassen, daß man den 911 ändern mußte... Wahnsinn. Sich am Heiligtum vergreifen! Wir wollten ein reines Auto ohne unnötige Elemente – den puren Porsche.

Was bedeutet es für Sie, hier zu arbeiten?

Ich kann das so beschreiben: Es würde mir sehr schwer fallen, anderswo zu arbeiten mit der gleichen Leidenschaft und der gleichen Motivation.

Ihre aktuelle Arbeit ist der GT1?

Ja, und der 911 Turbo.



Welcher war der denkwürdigste Tag mit Porsche?

Das Tollste war das erste Mal, als der GT1 fuhr. Am Abend. Jürgen Barth machte die Probefahrt. Der GT1 mußte nach haarscharfem Plan entwickelt werden, das erste Auto wurde um halb neun Uhr abends fertig, es war Nacht hier in Weissach, der Wagen war dunkel in der Farbe der Kohlefaser, sehr aggressiv, und insgesamt waren wir 50 Leute hier. Alle wollten diesen Roll Out erleben. Dann ist er rausgefahren auf die Strecke, es hatte minus fünf Grad, kristallklarer Himmel, und er ist um die Strecke gefahren, dann kam er wieder in die Einfahrt herein, der Motor wurde abgestellt, und im Licht der großen Scheinwerfer hat es gedampft und geraucht – eine unheimliche Begegnung der dritten Art. Alle gingen langsam auf das Auto zu, es wurde vorn und hinten aufgemacht – alles o.k., es wurde wieder zusammen geschraubt und wieder auf die Strecke geschickt. Als er das nächste Mal vorbeikam, war, war... ich fasse es immer noch nicht, daß jemand im Dunkeln, mit einem nagelneuen Auto so über die Strecke donnern kann. Und ich bin teilweise verantwortlich! Porsche! *(Zeigt Fotos der aufwendigen GT1-Designentwicklung).* Es war die intensivste Arbeitsphase meines Lebens. Tag, Nacht, Wochenende.

Dieses Abkratzen des Lehmkörpers – es hat etwas von archäologischer Vorgehensweise.

(Lacht) Wenn Sie das sagen, dann könnte man ganz tief runterkratzen, und dann käme der Porsche 964 zutage, der 911er, der in den achtziger Jahren gebaut wurde und den gleichen Unterbau hat. Die Scheinwerfer sind ebenfalls übernommen worden, da haben wir einen Ansatzpunkt gehabt.

(Wir betrachten ein paar Porschemodelle im Raum aus Metall, Kunststoff, Schokolade.)

Wußten Sie, daß praktisch jeder hier in Weissach, vor allem die Designer, eine Vitrine zu Hause hat? Voller Porschemodelle. Und jeder hat neben seinen Familienfotos auch ein Foto von seiner Vitrine in der Brieftasche: „Hast du schon meine Vitrine gesehen?“ Es herrscht eine Leidenschaft an allen Ecken hier in Weissach.

Wolfhelm Gorissen

Ich bin hier Hauptabteilungsleiter Projektmanagement. Ein sehr abstrakter Begriff. Was dahintersteht: Wir haben eine Kundenentwicklung – wir arbeiten für fremde Firmen – und entwickeln für uns selber. Das geschieht immer in Form von Projekten. Diese Projekte werden in der Hauptabteilung Projektmanagement koordiniert. Wir stellen auch die Entwicklungsprojektleiter, wir schauen auf das Gesamtfahr-