

„Der Mission E kommt Ende des Jahrzehnts“

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

03/02/2016 Mit dem Mission E präsentiert Porsche den ersten rein elektrisch angetriebenen Sportwagen aus Zuffenhausen. Vorstandsvorsitzender Oliver Blume im Interview.

Herr Blume, der Mission E ist Porsches erstes rein batteriegetriebenes Auto – Zugeständnis an den Markt oder Aufbruch in eine neue Porsche-Welt?

Nein, kein Zugeständnis, eher eine Bereicherung. Und ja: Wir setzen ein dickes Ausrufezeichen für die Zukunft der Marke.

Die Automobilindustrie bietet zunehmend Elektrofahrzeuge an, gleichzeitig entwickelt sie sich vom reinen Fahrzeughersteller zum Mobilitätsanbieter. Ist dieser Wandel auch für Porsche ein Muss?

Selbstverständlich. Auch wir kommen nicht daran vorbei, dass sich die Ansprüche der Kunden an unsere Fahrzeuge verändern. Elektrifizierung, Digitalisierung, Konnektivität – das sind die großen Drei des Automobilbaus im neuen Jahrhundert. Es wird künftig entscheidend darauf ankommen, wie wir das Kauf- und Nutzungsverhalten unserer Kunden auf neue Fahrzeug-Generationen übertragen und trotzdem unseren Grundfesten treu bleiben. Unser Angebot wird zum Teil ein anderes sein. Aber wo Porsche drauf steht, muss immer auch Porsche drin sein. Ich nenne das emotionale Sportlichkeit.

Wie viel Porsche steckt im Mission E?

Die Technik des Autos ist radikal neu. Aber die Philosophie dahinter ist Porsche pur. Unser Ziel ist es immer gewesen, das sportlichste und technologisch anspruchsvollste Fahrzeug in jedem unserer Marksegmente anzubieten. Das ist so bei den reinen Sportwagen 911 und 718, das ist so bei Cayenne, Macan und Panamera – und das wird so sein beim Mission E.

Tesla ist mit dem Bekenntnis angetreten, wonach Elektromobilität keine Verzichtserklärung sein muss, sondern die Erwartung an eine moderne Premium-Limousine erfüllen soll, und zwar ohne Abstriche. Dafür gibt es viel Applaus.

Tesla hat viele neue Aspekte eingebracht. Das hat der Branche echte Impulse gegeben. Das verdient Respekt. Wirtschaftlich erfolgreich ist das trotzdem noch nicht. Unsere Antwort ist: Traditionelle Sportwagen-Gene aus unserer jahrzehntelangen Erfahrung mit frischen Ideen und mutigen Denkweisen zu verknüpfen. Doch das ist noch nicht alles. Die Investition in eine neue Baureihe bei Porsche ist immer auch ein Renditeversprechen. Andernfalls lassen wir es lieber.

Stichwort Investition. Porsche steckt in den Stammsitz Zuffenhausen viel Geld. Wieviel genau und für was?

Wir investieren allein für den Mission E gut eine Milliarde Euro. Den Löwenanteil, etwa 700 Millionen Euro davon in Zuffenhausen. Das zeigt, wie ernst wir die Sache nehmen. Wir experimentieren nicht herum, um mal zu schauen, was dabei herumkommt. Wir investieren massiv in unsere Zukunft, weil wir überzeugt sind, das Richtige zum richtigen Zeitpunkt zu tun. In den nächsten Jahren entstehen in Zuffenhausen eine neue Lackiererei und eine eigene Montage. Das bestehende Motorenwerk wird für die Herstellung der Elektroantriebe ausgebaut. Außerdem erweitern wir den vorhandenen Karosseriebau. Zusammengenommen entstehen dort mehr als 1000 neue Arbeitsplätze. Das ist mehr als nur ein Wort.

Für den Betriebsrat fährt Porsche „mit Vollgas ohne Geschwindigkeitsbegrenzung in die automobile und industrielle Zukunft".

Schön gesagt.

Warum Zuffenhausen?

Hier schlägt das Herz von Porsche. Von hier hat sich alles entwickelt, Zukunft hat hier Tradition. Zuffenhausen ist die Heimat des 911, der Ikone der Marke. Was wäre ein besserer Standort für ein Auto, das am Anfang einer neuen Porsche-Ära steht?

Sie verbinden mit dem Mission E nicht nur eine Aufwertung des Produktionsstandorts Zuffenhausen, sondern auch des Technologiestandorts Baden-Württemberg und der gesamten deutschen Automobilindustrie. Wie wichtig ist das?

Ganz wichtig. Die deutsche Automobilindustrie hat besonders in der Premium-Klasse die Deutungshoheit in der Welt. Andere Industrien haben sie verloren, einige gibt es nicht mehr. Diesen Vorsprung gilt es zu verteidigen, wenn möglich, sogar auszubauen, was nicht gerade leicht ist. Mission E bringt Bewegung ins Spiel. Das Konzept führt Elektromobilität in eine neue Dimension. Es ist ein Signal, eine Botschaft, die lautet: Seht her. Hier, in diesem Land, hier spielt die Musik. Punkt.

Der Öl-Preis fällt, das macht Menschen den Einstieg in die teure Elektromobilität noch schwerer. Haben wir uns mit äußerst ehrgeizigen Prognosen endgültig verschätzt?

Tatsache ist: Wir wollen und können das Rad nicht zurückdrehen, wir haben keine Wahl. Und man muss kein Hellseher sein, um beim Ölpreis wieder eine Gegenbewegung vorauszusagen. Die aktuelle Entwicklung ist trügerisch. Tatsache ist aber auch, dass wir ohne Anschubhilfe nicht das erreichen werden, was uns als Idealbild auf breiter Ebene vorschwebt: der Ruck in eine neue Zeit.

Sie denken an Steuererleichterungen?

Nein, nicht unbedingt. Viel wichtiger ist eine solide Ladeinfrastruktur. Will man den Durchbruch für Elektroautos schaffen, wird es ohne nicht gehen. Es wäre schön, wenn Industrie und Politik an einem Strang ziehen würden, um die Herausforderungen anzupacken. Aber das heißt nicht, dass wir uns darauf ausruhen könnten. Unsere Innovationen sind das Entscheidende. Nur darauf kommt es an. Marktführerschaft kommt nicht von Subventionen, sondern von überlegener Technologie. Haben wir die, kommt alles von ganz allein.

Porsche trägt nicht gerade zu Massenbewegung bei.

Dafür sind unsere Autos auch nicht da. Aber es sind unsere Ideen, die Elektromobilität massentauglich machen.

Innovationen zum Thema Mobilität kommen schon längst nicht mehr nur aus der Automobilindustrie. Wie ernst nehmen Sie neue Wettbewerber wie Apple, Google oder Microsoft?

Kann Apple einen vergleichbaren Porsche bauen? Nein. Will Apple einen Porsche bauen? Nein. Muss Porsche dann Apple als Konkurrenz fürchten? Dreimal nein. Können wir Apple & Co. deshalb ignorieren? Auf gar keinen Fall! Mich beeindruckt die ungeheure Technologiedynamik dieser Unternehmen. Wir können nur davon lernen, und wir müssen sehen, wie es um unsere Kompetenzen bestellt ist, um mit

diesen Spielern umgehen zu können. Entweder wir haben sie, oder wir müssen sie aufbauen.

Aufbauen kann bedeuten: Partnerschaft mit einem großen IT-Dienstleister. Gute Idee?

Wir setzen selbstbewusst auf das, was wir können. Faszinierende Sportwagen entwickeln und bauen. Das verknüpfen wir intelligent mit der Technologie von morgen. Partnerschaften sind prinzipiell keine schlechte Idee, wenn man zu der Erkenntnis gelangt, dass die eigenen Kompetenzen nicht ausreichen und man den Vorsprung nicht so ohne weiteres aufholen kann. Für Porsche sehe ich es jedoch hier etwas anders. Dafür gibt es zwei Gründe. Erstens: Wir sind im Vergleich zu anderen Unternehmen ein Nischenanbieter und Teil eines starken Konzerns. Und zweitens: Wir haben nicht den Anspruch, auf diesem Feld vorweg zu marschieren. Das überlassen wir anderen. Wir konzentrieren uns lieber auf das, was wir am besten können und was unsere Kunden von uns erwarten: die Entwicklung, den Bau und Vertrieb hoch emotionaler Premium-Sportwagen.

Trotzdem: Wie sehr wird und muss sich Porsche unter dem Druck der IT verändern? Software, IT und Elektronik werden in zehn Jahren 30 Prozent Wertschöpfungsanteil beim Auto erreichen. Heute sind es drei bis fünf Prozent.

Ach, wissen Sie: Porsche wird immer eine Sonderrolle haben. Natürlich können und wollen wir uns nicht Wünschen und Anforderungen unserer Kunden verschließen. Es wäre geradezu fahrlässig, wenn wir die stark veränderte Welt der Mobilität nicht zur Kenntnis nehmen und unsere Schlüsse daraus ziehen würden. Vernetzung etwa ist ein großes Thema. Es geht dabei vor allem um die richtige Kombination aus Bedienbarkeit und neuer Technologie. Unsere Autos sollen sich sinnvoll mit der Umgebung verbinden.

Wird der Mission E ein selbstfahrendes Auto?

Gehen Sie davon aus, dass dieses Fahrzeug alles bieten wird, was man von einem echten Porsche erwarten kann, vor allem ein unverwechselbares Fahrerlebnis inklusive Fahrspaß.

Was halten Sie von einem autonomen Porsche?

Einen Porsche will man selbst fahren. Es gibt aber viele interessante Teilfunktionen.

Wer ist beim Mission E der Jäger, wer der Gejagte?

Wir konzentrieren uns auf uns selbst. Und setzen Maßstäbe. Alles Weitere regelt der Markt. Wir können uns nur selber schlagen.

Was macht Sie da so sicher?

Die Technologie des Autos. Es vereint überragende Fahrleistungen und zukunftsweisende Alltagstauglichkeit mit dem unverwechselbaren Porsche-Design. Im Klartext heißt das: erster 800-

Volt-Antrieb, also eine Spannungsverdoppelung im Vergleich zu aktuellen Elektrofahrzeugen. Der Mission E bringt es auf 600 PS Systemleistung, mehr als 500 Kilometer Reichweite. Er verfügt über Allradantrieb, beschleunigt in weniger als 3,5 Sekunden von null auf 100 km/h. 80 Prozent der elektrischen Energie sind in rund 15 Minuten Ladezeit aufgetankt. Man kann mit diesem Auto zum Bäcker fahren. Aber auch auf eine geschlossene Rennstrecke. Oder auf den Boulevard. Sie sind immer irgendwie zuhause.

Der Mission E markiert für Porsche Neuland. Wie groß ist das Risiko?

Ja, es ist ein neues Auto. Aber nein, es ist keineswegs so, dass wir bei der Elektromobilität ganz von vorne anfangen müssten. Vielmehr besinnen wir uns auf unsere vorhandenen Stärken. Erstens: Porsche hat den Hybridantrieb erfunden. Das ist lange her, deshalb vergisst man das leicht. Zweitens: Wir waren der erste Premium-Hersteller, der Hybridantriebe in drei unterschiedlichen Fahrzeugklassen angeboten hat. Wer hat uns das zugetraut? Aber das ist – drittens – alles nichts gegen das, was wir im Rennsport mit Elektro erreicht haben. Nach einer perfekten Motorsport-Saison sind wir im November sogar Weltmeister geworden.

Porsche hat 2015 in Le Mans einen Doppelsieg eingefahren. In der Langstrecken Weltmeisterschaft FIA WEC haben Sie erstmals die Marken- als auch die Fahrerwertung gewonnen. Was war entscheidend?

Das Wie! Wir haben im Rahmen eines äußerst anspruchsvollen Reglements das technisch komplexeste Auto an den Start gestellt. Wir haben damit die Meisterschaft souverän beherrscht, und das bereits im zweiten Jahr unseres Eintritts. Wir haben eine einzigartige Mannschaftsleistung gezeigt. Aber mit Kraft alleine geht das nicht. Man braucht das perfekte Zusammenspiel von Antrieb, Aerodynamik und Leichtbau. Kein anderer Rennwagen setzt so viel Energie um wie der 919 Hybrid, kein anderer geht damit so schonend um – nicht in der Formel 1, nicht auf der Langstrecke. Allein unsere Abgas-Energie-Rückgewinnung – ein fundamental neues System, das so kein anderer Hersteller einsetzt. Der 919 Hybrid leistet mehr als 1000 PS und trat als einziger in der höchsten Energieklasse der WEC-Rennserie an: in der sogenannten Acht-Megajoule-Klasse. Heißt: Auf der 13,629 km langen Runde in Le Mans durfte das Auto maximal 4,76 Liter Benzin verbrauchen. Dies geht nur mit einem überaus effizienten Energiespeicher, der von uns eigens entwickelten Lithium-Eisen-Phosphat-Batterie.

Was ist der Nutzen für den Alltag?

Der 919 Hybrid ist die Quersumme aus 60 Jahren Porsche-Motorsport. Das Auto ist unser Technologieträger, Neues zu testen, das dann in der Serie angewandt wird. Das gilt sowohl für die Verbrennungsmotoren als auch die Hybridsysteme. Beim Benzinmotor etwa kann die Abgasenergie zur Wirkungsgradsteigerung zusammen mit Aufladung und Downsizing genutzt werden. Beim Hybridsystem ist es der Umgang mit höheren Spannungen und Leistungsdichten sowie mit dem selbst entwickelten neuen E-Motor. Es gibt aber noch andere Beispiele.

Etwa?

Le Mans ist ein extremer Härtetest für die Haltbarkeit von Batterien. Sie erleben dort mehr Ladezyklen als während der gesamten Lebensdauer eines Plug-in-Hybrids. In den 24 Stunden von Le Mans wird mehr gefahren als in einer gesamten Formel-1-Saison. Weiteres Beispiel ist der Leichtbau. Die im Wagenboden liegende Unterbodenbatterie auf Basis der neuesten Lithium-Ionen-Technologie erstreckt sich im Mission E auf voller Länge zwischen Vorder- und Hinterachse. Das Gewicht verteilt sich so gleichmäßig auf beide Antriebsachsen und sorgt für eine ausgewogene Balance. Zudem liegt der Schwerpunkt des Sportwagens dadurch extrem niedrig. Beides steigert die Performance und das Sportwagengefühl signifikant.

Konkret: Was haben der Le Mans-Sieger 919 und der Mission E gemein?

Ähnlich wie in Le Mans beschleunigen den Mission E zwei permanent-erregte Synchronmotoren – und sie gewinnen beim Bremsen Energie zurück. Sie liefern ihre volle Leistung auch beim mehrmaligen Beschleunigen in kurzen Abständen. Das kennt man so heute noch nicht. Der bedarfsgesteuerte Allradantrieb mit Porsche Torque Vectoring, also der automatischen Verteilung des Drehmoments auf die einzelnen Räder, bringt die Kraft auf die Straße. Die Allradlenkung gibt sportlich präzise die gewünschte Richtung vor. Damit bleibt der Mission E auf der Nürburgring-Nordschleife unter der Acht-Minuten-Marke. Mit anderen Worten: Er ist verdammt schnell.

Was bewegt einen Porsche-Kunden, von einem klassischen Turbo auf einen rein batteriegetriebenen Porsche umzusteigen?

Die Faszination Porsche. Nichts anderes. Es wird immer etwas Besonderes sein, ein Auto mit dem Porsche-Wappen zu fahren. Egal, mit welchem Motor. Denn eines ist gewiss: Kompromisse werden wir nicht machen.

Der Mission E ist der erste rein batteriegetriebene Porsche. Wird es andere aus Ihrem Haus geben?

Wir konzentrieren uns erst einmal darauf – und auf die Hybridisierung unserer Flotte.

Auch beim 911?

Auch beim 911.

Und was ist mit weiteren rein batteriegetriebenen Porsche-Autos?

Wir denken darüber nach. Aber eins nach dem anderen.

Zur neuen Mobilität gehören neue Mobilitätskonzepte. Beschäftigen Sie sich auch damit?

Ja. Wir haben sogar einen eigenen Bereich gegründet, der sich mit Smart Mobility beschäftigt.

Womit genau?

Wir müssen uns mit der Frage befassen, was das für Porsche und unsere Kunden bedeutet. Wir brauchen eine Architektur, die externe Geräte perfekt integriert und die problemlos updatefähig ist. Das Konzeptfahrzeug Mission E lässt sich beispielsweise von außen über Porsche Car Connect per Tablet konfigurieren. Mit Hilfe der "Over The Air- und Remote-Services" ist der Funktionsumfang des Fahrzeugs quasi über Nacht erweiterbar. Für den Reiseführer oder weitere Funktionen für Fahrwerk, Motor oder Infotainment-System genügt ein einfaches Update über das integrierte High-Speed Datenmodul. Updates startet der Fahrer einfach über den Porsche Connect Store per Smartphone oder Tablet. Weiterhin ermöglicht Porsche Connect den direkten Kontakt zum Porsche-Zentrum für eine Remote Diagnose oder zur Vereinbarung von Terminen.

Wann kommt der Mission E auf den Markt?

Ende des Jahrzehnts ist es so weit.

Und wie viele davon werden Sie bauen?

Auf jeden Fall genug.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/unternehmen/porsche-oliver-blume-vorstandsvorsitzender-ceo-interview-mission-e-12184.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/2b2b7a47-5b8d-4e7e-a984-96d7bb774d3a.zip