

„Die Formel E spricht die wesentlichen Megatrends im Automobilbereich an“

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

17/08/2017 Porsche-Entwicklungsvorstand Michael Steiner erklärt im Interview die Neuausrichtung im Motorsport, den Umstieg von der LMP1 in die Formel E und ob die Formel 1 ein Thema ist.

Warum steigt Porsche jetzt aus der LMP1-Klasse aus und in die Formel E ein?

Wir haben uns entschlossen, unsere Motorsportstrategie neu zu ordnen – und an unserer Unternehmensstrategie auszurichten: Neben puristischen GT-Straßensportwagen sind hier auch vollelektrische Sportwagen fest verankert. Beides soll sich künftig auch in der Porsche Motorsportwelt wiederspiegeln. Sportwagen sind und bleiben zentral für Porsche. Und sie werden auf lange Sicht weiter

mit Verbrennungsmotoren ausgestattet sein. Die E-Mobilität kommt als neues Großthema hinzu, Stichwort Mission E. In Zukunft splitten wir unser Engagement: Einerseits fahren wir mit den konventionell angetriebenen Produkten im GT- und Kundensport, zum anderen ziehen wir bei der Elektromobilität nach. Deshalb steigen wir im Jahr 2019 in die Formel E ein.

Was ist die konkrete Motivation hinter dem Formel-E-Engagement?

Da wir mit einer eigenen Mannschaft in die Formel E gehen, die bei uns in Weissach sitzt, können wir auf Grund der Vielzahl an hoch interessanten technischen Themen in der Formel E zudem einen Mehrwert für die Entwicklung der zukünftigen elektrisch betriebenen Serienautos generieren.

Gibt es denn wirklich so viel Entwicklungsspielraum in der Formel E?

Die Serie entwickelt sich in eine interessante Richtung. Denken Sie beispielsweise an die Hinterachse mit der E-Maschine, die freigestellt ist, oder nehmen Sie den Inverter und das Batteriemanagement, wo es ebenfalls mehr Freiräume geben wird. Relativ kurzfristig soll in der Formel E eine bessere Batterie zum Einsatz kommen, damit entfallen die Fahrzeugwechsel während der Rennen. Darüber hinaus sind Leistungssteigerungen im Antrieb geplant. Brake-by-Wire folgt und einiges mehr. Wir haben die Roadmap auf technischer Seite gesehen. Das Reglement wird sich weiter öffnen und die vorgesehenen Entwicklungen sind sehr interessant.

Sie erwarten also, dass sich die Formel E vom Marketing-Tool zu einer Technologie-Formel entwickelt?

Genau das ist unsere Erwartung. Für eine reine Marketing-Veranstaltung würden wir eine so weitreichende strategische Veränderung nicht vornehmen. Wenn die Formel E nur ein kurzfristiger Modetrend oder eine Eintagsfliege wäre, dann würden wir mit Sicherheit nicht einsteigen.

Haben Sie einen Startplatz in der Formel E? Die Plätze sind ja limitiert.

Porsche startet mit einem eigenen Werksteam, wir werden uns nicht irgendwo einkaufen. Das unterstreicht, wie ernst wir dieses Thema nehmen.

Warum erfolgt der Einstieg erst in der sechsten Saison, also in über zwei Jahren?

Das hängt unter anderem damit zusammen, wie das Reglement ausgeschrieben ist, also ab wann sie Fahrzeuge bekommen können, ab wann sie testen können und damit dann offizieller Teilnehmer der Veranstaltung werden können. Ein Einstieg in der Saison 2018/2019 wäre gar nicht möglich gewesen, weil wir dann zum Beispiel nicht mit einem eigenen E-Motor hätten antreten können. Daher war das keine Option.

Wie bewerten Sie die LMP1-Klasse in der Rückschau?

Die Sportwagen-WM hat mit der LMP1-Klasse ein revolutionäres Effizienz-Reglement aufgesetzt, das

Maßstäbe gesetzt hat. Wir schätzen dieses Reglement sehr und waren in den letzten vier Jahren mit drei Le-Mans-Siegen und je zwei WM-Titeln in der Team- und Fahrerwertung ja auch sehr erfolgreich. Fakt ist aber auch, dass sich Wettbewerber verabschiedet haben. Die aktuelle Situation mit nur noch zwei Teilnehmern in der LMP1-Klasse ist für uns nur mäßig interessant. Was die Zukunft der Klasse betrifft, so wurden Einschnitte vorgenommen, um Kosten zu sparen. So wird zum Beispiel die 10-MJ-Hybridklasse ausgesetzt. Das verstehen wir zwar, letztlich konnte man damit aber auch keine neuen Hersteller für das Thema begeistern.

Hinter der Zukunft der LMP1-Hybridklasse gibt es ebenfalls zahlreiche Fragezeichen, die einen Verbleib von Porsche nicht eben befördert haben, oder?

Ja, natürlich gibt es dort Fragezeichen. Die aufmerksamen Beobachter mussten sich diese Frage spätestens seit Oktober 2016 mit dem Ausstieg von Audi stellen. An der Zukunftsfähigkeit des Langstreckensports an sich haben wir keinen Zweifel, aber die aktuelle LMP1-Prototypengeneration war offenbar nur für ein begrenztes Zeitfenster lukrativ und hoch spannend. Mit Sicherheit werden sich im Langstreckensport in Zukunft wieder neue technologische Fenster öffnen.

Welche Rolle hat der Zustand der Sportwagen-WM bei der Entscheidung gespielt, Stichwort Vermarktung, Sichtbarkeit im Fernsehen und Return of Investment?

Das sind wichtige Punkte, über die wir mit den WM-Veranstaltern sehr offen und sehr lange diskutiert haben. Wenn man in der Betrachtung mal drei Schritte zurücktritt, dann rechtfertigen eigentlich nur das Rennen in Le Mans und der damit verbundene Mythos ein Engagement in dieser Größenordnung. Es ist über die letzten Jahre nicht wirklich gelungen, die Serie in Summe auf ein adäquates Wahrnehmungsniveau zu stellen.

Was passiert mit dem LMP1-Team? Müssen Sie Mitarbeiter entlassen?

Wir brauchen all diese Mitarbeiter auch in Zukunft. Es gibt hinter keinem irgendein Fragezeichen. Das Team, das wir für das LMP1-Projekt aufgebaut haben, ist eine topmotivierte und erstklassige Sportmannschaft, die einen enormen Wissensschatz darstellt. Wir wollen dieses Team bei Porsche erhalten – und zwar alle Mitarbeiter die dort arbeiten, im vollen Umfang. Deshalb werden wir auch das ganze Team weiter einsetzen, dafür haben wir bereits einen konkreten Plan - für die Ingenieure, für die Mechaniker und auch für die Fahrer.

Wie wollen Sie das umsetzen, wenn Sie das LMP1-Programm streichen?

Zuerst einmal fährt das Team diese Saison ja noch zu Ende, natürlich mit dem Ziel, Rennsiege und Titel zu holen. Zudem wollen wir möglichst viele Mitarbeiter in die Entwicklungsaktivitäten und die ersten Erprobungsaktivitäten für die Formel E einbinden. Dafür brauchen wir die Kompetenz aus fast allen Fachbereichen. Zusätzlich wollen wir unser GT-Engagement weiter stärken, zum Beispiel in Rennserien, in denen wir bisher noch nicht so aktiv sind. Auch hier können wir zusätzliche Ressourcen gut nutzen.

Die Medien haben jüngst darüber spekuliert, ob Porsche als Motorenhersteller eventuell in die Formel 1 einsteigen könnte. Was ist an dem Thema dran?

Wir nehmen wie andere Hersteller auch auf Einladung der FIA an den Beratungen zum künftigen Formel 1-Powertrain teil. Die Mannschaft in Weissach arbeitet im Moment nicht an einem F1-Motor, aber sie arbeitet an einem Hochleistungs-Effizienzmotor, und zwar auf Konzeptebene – ohne dass wir bisher eine Entscheidung darüber getroffen hätten, was wir mit diesem Motor machen, also ob wir ihn in der Serie einsetzen oder im Rennsport. Wir hätten ja bei der Fortsetzung des LMP1-Programms auch an effizienten Hochleistungsmotoren gearbeitet und treiben diese Entwicklung jetzt weiter voran. Dieser Entwicklungsauftrag an die Ingenieure läuft über die nächsten 18 Monate.

Ich versuche trotzdem nochmal, Sie festzunageln: Sie werden nicht 2021 in die Formel 1 einsteigen?

Davon gehe ich nicht aus, aber es gibt keine Aussagen dazu.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-formel-e-michael-steiner-entwicklung-interview-motorsport-neuausrichtung-14058.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/35fb0a6d-a91b-4e80-8c3b-7cf16abc6e4d.zip