Elfers Helfer

04/06/2014 Ein ganzes Unternehmen hat den neuen 911 in die Spur gebracht. Das Dream-Team von Porsche besteht aus Tausenden von Mitarbeitern. Hier sehen Sie stellvertretend die Organisatoren der Baureihe 911.

Ein Elfer bringt die Emotionen auf Touren. Das macht die faszinierende Technik. Und die Technik machen Menschen. Mit viel Begeisterung und noch mehr Wissen. Sie haben den Ehrgeiz, den 911 immer noch besser zu machen. So läuft das bei Porsche. Seit 47 Jahren, von Evolutionsstufe zu Evolutionsstufe, über alle Elfer-Generationen hinweg. Leichter, effizienter, agiler, dynamischer – das sind die Adjektive, die die Porsche-Mitarbeiter vorantreiben, um der Vision vom perfekten Sportwagen Schritt für Schritt näherzukommen. Damit die Experten aus Gesamtfahrzeug, Antrieb, Fahrwerk, Karosserie, Elektrik sowie Spezialisten aus Beschaffung, Produktion und Vertrieb ein gemeinsames Forum haben, braucht es eine straffe Organisation: die Baureihe 911. Von hier aus wird alles gesteuert, von der Idee bis zur Serienreife. Die folgende Auswahl an Elfer-Helfern zeigt die Projektleiter eines komplexen Entwicklungsprozesses mit unzähligen Beteiligten. Sie organisieren lieber, als sich fotografieren zu lassen. Für uns machen sie eine Ausnahme.

Alles, was den Elfer betrifft, läuft über seinen Schreibtisch: August Achleitner ist Leiter der Baureihe

911, ein Mann mit reinen Porsche-Genen. Er ist seit 28 Jahren im Unternehmen. Das erste Bauteil, für das er verantwortlich zeichnete, war die hintere Bremsscheibe des 911 Turbo, Typ 964. Mittlerweile bringt er die dritte Elfer-Generation auf die Straße. Er ist verantwortlich für die Entwicklung, Produktion, Vertrieb und das Erreichen der Projektziele. Unterstützt wird er von Assistentin Jessica Gerlach: Sie kümmert sich um Tagesablauf, Terminplan, Präsentationsvorbereitung, Vorträge, Sitzungen, Abstimmung mit Presse und Vertrieb. Ein wichtiger Termin fehlt ihr noch: „Ich bin gespannt darauf, den neuen Elfer endlich zu fahren."

Erfüllt der neue Elfer auch die Erwartungen der Kunden? Für den Vertrieb achtet Christoph Henrici in der Baureihe darauf, dass die Wünsche der Elfer-Fangemeinde in die Entwicklung einfließen. Dazu gehören neben einem hohen Innovationsgrad des Fahrzeugs die Erfüllung der weltweit unterschiedlichen Erfordernisse des jeweiligen Marktes, die Richtigkeit der gesamten Kundenliteratur sowie sämtliche Maßnahmen, die die Bereiche Marketing, Sales und After Sales betreffen. Martin Weigelt vertritt dabei die Kollegen aus dem Bereich After Sales, die Wartungs- und Reparaturkonzepte erarbeiten, nach niedrigen Wartungs- und Unterhaltskosten streben und für eine günstige Versicherungseinstufung sorgen.

Seine Kollegen stehen nicht auf der langen Leitung. „Wir sind verantwortlich für alle Bauteile, an denen ein Kabel hängt, und deren Vernetzung", sagt Dr. Philipp Burmester. Intelligente Steuergeräte stellen die Verbindung her zwischen Motor, Getriebe, Fahrwerk und Karosserie. Sie ermöglichen die Spreizung zwischen Performance und niedrigem Verbrauch, zwischen Komfort und dem angriffslustigen Sportfahrzeug. Dazu kommen Sicherheit und Optik (Scheinwerfer) sowie der Wohlfühlfaktor: die Zweizonen-Klimaautomatik oder im High-End-Bereich das Konzertsaal-Gefühl. „Ich höre meine Musik am liebsten mit dem Burmester-Soundsystem im neuen 911", so der Fachmann für Elektrik und Elektronik.

Faszinierende Technik plus unvergleichliches Design–das allein macht noch keinen Elfer. Es ist das Zusammenspiel der Kräfte ohne Ecken und Kanten. Ein Gesamtkunstwerk, für das die obersten Technikprojektleiter vom Gesamtfahrzeug die Verantwortung tragen. Das große Ganze im Auge zu behalten ist ein weites Feld. Dazu gehört zu Beginn die Zuständigkeit für Package, Design und die digitalen Prototypen. Später geht es um den Aufbau und die Erprobung der Prototypen, die Abstimmung der Aero- und Thermodynamik, der Akustik und der Schwingungen am Fahrzeug. Dazu kommen Aufgaben in der Fahrzeugsicherheit sowie die weltweite Typisierung, inklusive Messung der Fahrleistungen und vor allem des Verbrauchs. Bei Porsche kümmern sich darum Michael Schätzle, Bernd Kahnau, Thomas Veit und Jürgen Jäger.

Kommunikation ist alles, auch bei einem Porsche. Die Reifen nehmen die Information auf und leiten sie über die Lenkung direkt an den Piloten. Umgekehrt funktioniert es ebenso. Dann hält der Sportwagen immer die Spur. Darin ist ein Porsche Meister. Die Fahrwerksspezialisten wie Ulrich Morbitzer haben beim neuen Elfer alles noch besser gemacht. Größere Räder (bis zu 20 Zoll) und Reifen, erstmals eine elektrisch unterstützte Servolenkung und die neue Wankstabilisierung erforderten dabei unter anderem viel Fingerspitzengefühl bei der Abstimmung.

Sie lassen am liebsten die grüne Ampel aufleuchten. Sie bedeutet, dass alles in Ordnung, alles voll im Plan ist. Und das gibt den Männern des Projektmanagements der Baureihe 911 wie Achim Lamparter, Martin Stäbler und Alwin Becker ein gutes Gefühl. Denn sie steuern den Produktentstehungsprozess vom Steckbrief bis zur Serienreife. Dazu gehört die Projektplanung, die ressortübergreifende Terminplanung, die Budgetplanung sowie die Kontrolle des Reifegrades der neuen Technik. Nur wenn die Entwicklung im definierten finanziellen und zeitlichen Rahmen bleibt, entsteht erfolgreich ein neuer Elfer.

Schon während der Entwicklung des neuen 911 werden die optimalen Voraussetzungen für die spätere Serienproduktion geplant und geschaffen. Christian Timpte ist für die rechtzeitige Entscheidung von Lieferanten für alle Zukaufteile verantwortlich. Dabei geht es nicht nur um Qualität und Kosten der Teile, sondern auch um die Fähigkeit des Lieferanten, die logistischen Anforderungen zu erfüllen und die nötigen Stückzahlen zu schaffen. Denn die Porsche-Produktion ist schlank, flexibel, hoch modern – und so sportlich geplant wie ein Boxenstopp.

Was sich Porsche-Ingenieure so alles ausdenken! Lässt sich das auch vernünftig in Serie fertigen? Diese Frage müssen Peter Katzschner und Matthias Joussen vorab mit den Experten aus der Produktion klären, nach Investitionen und Machbarkeit. Die größte Herausforderung hatte beim neuen Elfer der Rohbau. Für die Verbindung von Aluminium- und Stahlbauteilen musste eine komplett neue Fügetechnik eingesetzt werden: das sogenannte Stanznieten mit zusätzlichen Klebenähten. Aber was macht man nicht alles für einen neuen, leichteren Elfer.

Der Antrieb – technisch betrachtet handelt es sich um Motor und Getriebe. Auf den Elfer bezogen sind es Herz und Seele des Fahrzeugs, die die Leistung bringen und sie direkt auf die Straße übertragen. Die Anforderungen an den Bereich Antrieb mit Thomas Krickelberg und Christiane Heinen: mehr Leistung, Drehfreude und Sound sowie deutlich weniger Verbrauch. Dafür optimierten Porsche-Ingenieure unter anderem die Benzindirekteinspritzung, die elektronisch gesteuerte hydromechanische Ventilhub- und Steuerzeitenverstellung der Einlassnockenwellen VarioCam Plus sowie das neue Thermomanagement. Ganz neu: die automatische Start-Stopp-Funktion und das weltweit erste Sieben-Gang-Schaltgetriebe für einen Pkw.

Abspecken – für den Bereich Karosserie gehört das mit jeder neuen Evolutionsstufe zum Pflichtprogramm. Klar, dass im Lauf der Jahre die Anforderungen an Materialien und deren Verarbeitung immer höher werden. Hybrid-Leichtbau heißt die Lösung. Das bedeutet: Erstmals geben eine ausgewogene Mischung aus Aluminium und Stahl der tragenden Struktur des neuen Elfers ihren Halt. Weitere Herausforderungen für die Karosserie-Spezialisten Dominik Vetter, Henning Rohardt und das Team von Horst Nonner waren: das neue Inte rieur mit der anstei-genden Mittelkonsole, neuen Sitzen, größerem Schiebedach und erweitertem Klimatisierungs-angebot. Zudem erforderte die neue Außenhaut eine intensive Abstimmung zwischen Techni-kern und Designern.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/elfers-helfer-10318.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/dcc3f7ac-dc1b-4712-993e-e9e27ba8aaf7.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart