

Hinter den Kulissen von Weissach

Sonntag, 25 Februar 2007

„Haben Sie ein Foto-Handy dabei?“ fragt uns die junge Dame am Empfang, wo wir einen kleinen Zettel mit Geheimhaltungsverordnungen unterschreiben müssen. Eine Kollegin beugt sich zu ihr und sagt im verhandlungssicheren Schwäbisch: „Desch isch heud a Ausnahm, die derfet sogaa fotografiere“. Porsche lud ein, um das neue Motorsport-Zentrum in Weissach der Öffentlichkeit vorzustellen. Und da Einladungen dieser Art ähnlich häufig vorkommen wie freie Besichtigungen der amerikanischen Goldreserven in Fort Knox, sind wir dem Ruf gerne gefolgt.

Stefan Marschall, Leiter der Produkt- und Technikpresse begrüßte die Teilnehmer, per Bus ging es entlang der Teststrecke zur Sportabteilung in Flacht, wo wir unter anderem von Sportchef Hartmut Kristen und Dr. Frank Steffen Walliser, verantwortlich für die Motorsport-Strategie im Hause Porsche, erwartet wurden.

Ä

Sportchef Kristen gab einige historische Rückblicke über Porsche-Erfolge und ging dann schnell auf die derzeitige motorsportliche Ausrichtung ein. Porsche-Motorsport besteht heute laut Kristen in erster Linie aus Kundensport, der auf den Säulen Breitensport, Markenpokale mit dem GT3 Cup sowie Spitzensport mit dem RS Spyder und dem GT3 RSR.

Ä

Für die Markenpokale konnte Kristen mit Stolz verkünden, dass lediglich der „Große Preis von Kanada“ in dieser Saison als einziges Formel1-Rennen ohne einen Lauf zum Supercup oder nationalen / regionalen Carrera Cups stattfindet. Elf nationale Cups und der Supercup werden heuer mit dem Modell GT3 Cup durchgeführt. Unübersehbar ist die Auslieferung des Modelljahrgangs 2007 derzeit in vollem Gang. Immer wieder donnert Marc Basseng auf der Teststrecke, hausintern Prägebande genannt, vorbei, auf die wir von dem Konferenzraum aus blicken können.

Ä

Beim RS Spyder kommt natürlich gleich die Frage auf, warum es keinen LMP1 von Porsche gibt. Hartmut Kristen gibt klare Auskunft: „Mit einem LMP1-Porsche kann es nur ein Ziel für uns geben, das ist der Gesamtsieg in Le Mans. Das derzeitige Reglement aber bevorteilt nach wie vor Diesel-Fahrzeuge, ein Benziner ist nach heutigen Regeln unter normalen Umständen nicht siegfähig.“

Die Reduzierung des Tankvolumens bei Dieselfahrzeugen habe zwar die mitgeführte Energiemenge angeglichen, obwohl immer noch pro Diesel, aber die vorgeschriebenen Motoreckdaten erlauben dem Selbständer immer noch deutlich höhere Leistungswerte. Das theoretische Defizit liegt bei rund 50PS. Da ein Dieselmotor für Porsche nicht in Frage kommt also eine klare Absage in Richtung LMP1.

Ä

Insgesamt werden sechs RS Spyder in diesem Jahr auf der Rennstrecke zu sehen sein, allerdings alle in der ALMS. Zwei Penske, zwei Dyson, zwei, die in Lauf des Jahres von einem neu formierten Team eingesetzt werden, dessen Namen man uns noch nicht nennen kann. Kein europäisches Team hat den Wagen bestellt. Enttäuscht? Hartmut Kristen: „Wir kennen ja den Markt! Wir haben mit mehreren Teams länger gesprochen, doch nachdem der ACO die Restriktoren um 5% verkleinerte, herrschte zurecht bei diesen große Verunsicherung. Bei einigen sind die Gespräche aber noch nicht beendet. Ich glaube, dass wir 2008 RS Spyder in der Le Mans Series sehen werden, in diesem Jahr aber definitiv nicht.“ Und wenn sich jetzt noch jemand entscheidet? „Das ist zu spät, es geht auch nicht mehr. Wir sind nicht in der Lage, die Teile für einen RS Spyder auf Verdacht zu fertigen und einzulagern. Durch das benötigte Material und die dem Kunden zugesicherte personelle Unterstützung brauchen wir einen Vorlauf von mindestens 4 - 6 Monaten.“ Wenn also jemand beim Abschluss der Le Mans Series in Interlagos mit einem neuen RS Spyder antreten möchte, sollte er dieses Anliegen inklusive entsprechender Überweisung bis Anfang Mai in Weissach deponieren. „Gehen würde es, einem neuen Team würde ich aber in einem solchen Fall eher Testfahrten empfehlen, als das ganze Equipment nach Südamerika so der Sportchef, der seit 1994 in der Rennabteilung tätig ist.“

Ä

Viel kritisiert wurde in den LMP2-Kreisen auch der Verkaufspreis des RS Spyder im Verhältnis zu Lola oder Courage. 1,2 Mio. Euro + MwSt. gibt Porsche für das funktionsfertige Fahrzeug an. Das Statement hierzu von Herrn Kristen ist zumindest vom Wahrheitsgehalt nicht von der Hand zu weisen: „Im vergangenen Jahr hat in Le Mans der Sieger der LMP2 Klasse erstmals mehr Runden zurückgelegt als der Beste der GT2. Und dies war auch das einzige Fahrzeug,

dem dies seit Bestehen der kleinen LMP-Klasse gelungen ist. Die Teams müssen selbst entscheiden, was sie wollen. Nun gut, die nicht gerade überzeugende Zuverlässigkeit der RS Spyder in den langen Rennen der ALMS 2006 verschweigt Kristen an dieser Stelle. Aber es ist auch klar, dass Porsche diese Schwächen am meisten geschmerzt hat, es hat in den letzten Monaten einige Dauerläufe gegeben, um diese Probleme für 2007 zu beheben.

Ä

Zwischendurch wurde es kurzzeitig lauter, Basseng führte einmal einen neuen RSR zur Jungfernfahrt aus. Im Konferenzraum wechselte das Thema vom LMP2 zur GT3. Porsche machte nie den Eindruck, als wären sie Befürworter der GT3 Kategorie, deren Referenzfahrzeug der GT3 Cup ist. Hartmut Kristen verneint dies, wagt aber auch ab: Wir haben nichts dagegen, dass der GT3 Cup in anderen Rennserien außerhalb der Porsche-Markenkupale verwendet wird. Das ist ja nichts neues. Aber wir müssen auch unsere Interessen und die unserer Kunden wahren. Was er damit meint, ist einleuchtend: Die Kalkulation eines Teams in den Porsche-Markenkupalen beinhaltet auch den Verkauf des Fahrzeuges. Wir kalkulieren mit einem Wertverlust von maximal 20%, in der Realität liegt der Wiederverkaufswert aber deutlich höher, nicht selten werden die GT3 Cup sogar mit Gewinn weiterverkauft. Wenn wir nun mehr Fahrzeuge produzieren, was theoretisch möglich wäre, dann führt dies zu einer Inflation in dem Markt. Es ist logisch, dass wir daran nicht interessiert sind. Die Fahrzeuge, die sich in den nationalen Carrera Cups oder dem Porsche Mobil1 Supercup einschreiben, genießen Priorität. 231 werden alleine für 2007 produziert. Einen lokalen Werkkundendienst wie bei den Markenkupalen oder bei der FIA-GT bzw. Le Mans Series wird es deshalb für die GT3 EM oder andere GT3- Serien nicht geben. Wir lassen aber auch diese Kunden nicht im Regen stehen, ein Ersatzteilpaket auf Kommission ist sicher möglich, aber für mehr haben wir auch keine Ressourcen.

Ä

Der Zeitplan ist bereits in Verzug, Philip Morsey, Leiter Motorsport Technik und Logistik führt nun die Journalisten durch den Gebäudekomplex. Sauber aufgereiht stehen fünf GT3 Cup vor der Halle, in der die Markenkupalfahrzeuge ihren letzten Schliff erhalten. Doch auch Überraschendes ist zu sehen: Einer von nur drei gebauten, strassenzugelassenen GT1 mit Karosserie Typ 993 steht ebenfalls in der Werkstatt. Der heutige Besitzer, ein Brit, hat den Renner vorbeigebracht, der Kabelstrang muss ersetzt werden. Und noch ein Schätzchen findet sich hier, der Porsche 961, die Rundstreckenversion des legendären 959. Im Jahr 1986 debütierte er in Le Mans und war in folgendem Jahr in Daytona und nochmals beim französischen Klassiker am Start, wo er beinahe ein Opfer der Flammen geworden wäre. Er wird demnächst wieder im Porsche Museum ausgestellt und dafür derzeit aufbereitet.

Ä

Direkt gegenüber befindet sich die Warenlogistik. Sie unterscheidet sich optisch nicht von einem Lager eines jeden mittelständischen Unternehmens. Doch auf den 2.200m² werden ausschließlich Motorsportteile gehandelt, das ist dann doch was fürs Herz und auch ein Zeichen für die Bedeutung des Motorsports im Hause Porsche. Hier können Kunden alle benötigten Teile abholen bzw. werden zum Versand vorbereitet. Rund 25.000 Referenzen mit insgesamt rund 4,5 Mio. Stück finden sich in den Regalen. Doch nicht nur für die aktuellen Renner gibt es Teile, die ständige Verfügbarkeit gilt für alle GT's der letzten 15 Jahre. Eindrucksvoll das Rohkarosslager, in Regalen lagern 32 lackierte Karossen versandfertig mit eingeschweißtem Koffiz. Wer also seinen 911er kräftig kaltverformt und das entsprechende Kleingeld hat, kann innerhalb von 24 Stunden Ersatz in seiner Werkstatt haben. Das Lager dient natürlich auch der eigenen Logistik. Jedes Teil, das der Kundensport-Truck zum Beispiel in Spa verkauft, wird sofort per DF erfasst und fakturiert. Wenn der Transporter dann am Montag nach dem Rennen in Weissach eintrifft, hat der Disponent die verkaufte Waren bereit, um die Bestände im Service-LKW wieder auf Sollstand zu bringen. Sollte der nächste Rennplatz zu weit weg von Weissach liegen, wird das benötigte Material eben vom langjährigen Partner UPS an die Strecke transportiert.

Ä

Sieben Trucks umfasst der Fuhrpark von Porsche-Motorsport, vom gewöhnlichen Renntransporter, Kundensport-Service-Truck bis hin zum zweistöckigen Auflieger mit zwei getrennten Konferenzbereichen im Obergeschoss, der beim Carrera- und Supercup zum Einsatz kommt. Das Be- und Entladen erfolgt dank des Neubaus auch inzwischen in einer Halle.

Ä

Weiter geht die Führung zur Manufaktur. Dort werden die RSR und RS Spyder zusammengebaut. Auch hier wurde der Fertigungsprozess modernisiert, kurze Wege und alles möglichst in Griffnähe lautet die Devise. Der Aufbau der RSR erfolgt in einer kleinen Montagestraße. Für den Zusammenbau eines RSR benötigen die Techniker drei Arbeitstage, es würde aber auch an einem langen Tag gehen, wenn es die Situation erfordert. Der Aufbau des LMP dauert deutlich länger, rund zwei Wochen werden benötigt, um aus einem nackten Chassis einen Rennwagen zu machen. Es herrscht Hochbetrieb in der Halle, wie üblich kurz vor Saisonbeginn. Insgesamt an acht RSR und zwei Spydern wird während unseres Besuches gearbeitet.

Â

Während des Essens gehen die Benzingespräche weiter. Auf wenig Gegenliebe stößt bei Porsche das Projekt von Jürgen Alzen, der an einem Cayman mit V10 Motor aus dem Carrera GT für die Langstreckenmeisterschaft arbeitet. „Das ist seine Sache, wir können ihn nicht daran hindern. Aber mit unserer Philosophie von Kundensport deckt sich das nicht“, sagt Dr. Walliser. Die Wahrscheinlichkeit, diesen Wagen auf der Teststrecke zu sehen geht also gegen null. Aber wir gehen nun aufs Prädigeltende. Jörg Bergmeister, Timo Bernhard, Marc Lieb, Richard Lietz und Sascha Maassen erwarten uns bereits. Dazu stehen neben einem RS Spyder und einigen GT3 Cup noch zwei Wagen des Typs 911 GT3 RS. Mit diesen sollen die Herrn Werksfahrer uns das Prädigeltende zeigen. Und Jörg Bergmeister sowie Marc Lieb machen dies mit dem 415 PS starken Wagen für die projectlemans.de – Crew ziemlich eindrucksvoll. Eigene Rennräume sind jedenfalls nur eine Illusion. Die Strecke hat es in sich. In der ersten Kurve gibt es nun immerhin ein Kiesbett, nachdem dort das ein oder andere 962-Chassis größere Blessuren davon getragen hat. Auf dem sogenannten CanAm-Kurs stehen aber die Leitplanken unmittelbar neben der Strecke, Auslauf gibt es eigentlich nirgendwo. Aber dies kannte ja zum Beispiel Ryan Briscoe von den Läufen zur IRL. Deshalb war dies sicher kein Hindernis für den Australier, beim RS Spyder-Test im Herbst die Sportführung zu überzeugen, ihm den Werksvertrag für die ALMS 2007 zu geben. Richard Lietz musste sich schon gegen einige anderen Kandidaten durchsetzen. Am 14.11.2006 war der Vorarlberger am Ziel seiner Räume und fährt nun die Le Mans Series und die GT-open als Werksfahrer.

Â

Sascha Maassen fuhr einige Solo-Runden mit dem RS Spyder, dazwischen sprang immer wieder Marc Basseng von einem GT3 Cup in den nächsten, für ihn gerade normaler Arbeitsalltag. Der Tag endete mit einer eindrucksvollen Demonstration. Sascha Maassen im RS Spyder, Marc Basseng im GT3 Cup und Marc Lieb im 911 GT3 RS fuhren ein Show-Rennen über eine fliegende Runde. Nach 2,5km überquerte Maassen die Ziellinie, acht Sekunden später der GT3 Cup und weitere acht Sekunden dahinter der Straßensportwagen. Der RS benötigte also rund 16 Sekunden mehr für die Runde in Weissach. Und als ich noch einige Minuten vorher neben Lieb in dem Auto saß, konnte ich mir eigentlich nicht vorstellen, dass es noch wesentlich schneller gehen kann! (GQ/OR)