
Interview Frank Walliser: Der Elfer behält den klassischen Antrieb

Von Jens Meiners, cen

Er hat eine der faszinierendsten Aufgaben in der Branche: Dr. Frank Walliser ist bei Porsche zuständig für die Heckmotor-Ikone 911 und den Mittelmotor-Sportwagen 718, also Boxster und Cayman. Doch während beide Baureihen bislang technisch eng miteinander verzahnt waren, treten sie in Zukunft völlig eigenständig auf, denn der 718 wird zum Elektro-Sportwagen; einen ersten Ausblick darauf hat die Studie Mission R auf der IAA in München gegeben. Jens Meiners, Mitglied der Autoren-Union Mobilität, sprach mit Frank Walliser über die Zukunft der Modelle.

Herr Dr. Walliser, Sie sind zuständig für den 911, aber auch für den 718, dessen nächste Generation elektrisch angetrieben sein wird. Wie heben Sie in Zukunft die Skaleneffekte, die sich bislang aus der technischen Überschneidung dieser Baureihen ergeben?

„Wir erzielen diese Effekte in Zukunft anders. Die Fahrzeugentwicklung hat sich dramatisch verändert, es geht zum Beispiel nicht mehr um klassische Blechteile. Aber wir nutzen zum Beispiel die Elektronik-Architekturen des Konzerns.“

Betrachten wir den nächsten 718: Kann ein elektrischer Sportwagen auf einer „normalen“ Elektroplattform basieren?

„Nein, das geht nicht. Denn wenn Fahrer und Passagiere auf den Akkus sitzen, wandert der Schwerpunkt notwendig nach oben. Umgekehrt kann man auch kein konventionelles Auto auf einer Sportwagen-Plattform bauen, weil Maßstab, Proportionen und Platzverhältnisse zu unterschiedlich sind.“

Der Mission R, den Sie in München gezeigt haben, gibt einen Ausblick auf den nächsten 718. Was für ein Getriebe hat dieses Auto?

„Der Mission R hat ein einstufiges Getriebe. Ich glaube, dass in diesem Konzept die Zukunft liegt.“

Und was für eine Reichweite streben Sie an?

„Ein elektrischer Sportwagen muss mindestens 400 Kilometer weit kommen. Mehr ist besser. Dabei besteht unser Konzept aus zwei Säulen: adäquate Reichweite und porschetypische Lade-Performance.“

Was darf so ein Auto wiegen? Der 718 (Anm. d. Red.: ab 1335 kg) hat sich bisher durch Leichtbau ausgezeichnet.

„Wir streben optimistisch ein Gewicht von 1650 bis 1680 Kilogramm an.“

Kommen wir zum 911: Ist es korrekt, dass der Elfer auch über 2030 hinaus von Verbrennungsmotoren angetrieben wird?

„Ja. Zur Produktplanung gehört natürlich, dass man sich alles anschaut. Aber es gibt derzeit kein Alternativszenario, in dem der 911 elektrisch wird.“

Wird der 911 denn hybridisiert?

„Das könnte passieren, aber das Mehrgewicht tut uns weh, und es ist auch schwierig, bei diesem Fahrzeugkonzept noch Bauraum für eine Hybridisierung zu finden. Wir suchen Lösungen. Wenn der 911 als Hybrid kommt, dann darf es kein ‚Mild-Hybrid‘ sein, sondern

es müsste ein ‚Wild-Hybrid‘ werden, bei dem der Kunde deutlich spürt, dass etwas anders geworden ist. Vielleicht lässt sich die Linearität des Ansprechverhaltens, die mit der Turbo-Aufladung ein wenig verlorengegangen ist, mit einer Hybridisierung wieder zurückholen.“

Ändert sich durch die unterschiedlichen Antriebskonzepte in Zukunft die Positionierung von 911 und 718, werden diese Baureihen also parallel nebeneinander stehen?

„Gleich teuer werden sie nicht, aber sie werden sich stärker überdecken. Von einer Kannibalisierung gehe ich dabei nicht aus. Das war auch bisher nicht so.“ (aum/jm)

Bilder zum Artikel



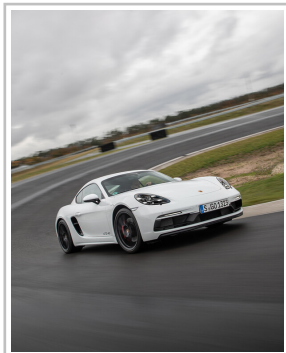
Dr. Frank Walliser.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 GT3 Touring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 718 GTS 4.0 PDK.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
