

<u>Porsche 918 Spyder – Innovationen auch in der Produktion</u>

Es ist fast schon eine Tradition, dass Porsche seinen (VIP-) Kunden einmal im Jahrzehnt einen ganz besonderen, exklusiven Supersportwagen anbietet: dem Turbo (1970er-Jahre), 959 (1980er-Jahre), GT1 (1990er-Jahre) und Carrera GT (2000er-Jahre) folgt aktuell der 918 Spyder. Alle diese Modelle einen irreale Fahrleistungen, Hochleistungs-Technologie, für Otto Normalverbraucher nicht erschwingliche Preise sowie – mit Ausnahme des Turbo – eine geringe (teils limitierte) Stückzahl. Zum aktuellen "Sahnestück", dem 918 Spyder, gibt es aber auch eine interessante Geschichte hinter dem beeindruckenden Automobil …

Denn die Fertigung des Supersportwagens erfolgt in einer 4.000 Quadratmeter großen Manufaktur mitten im Herzen des Porsche-Werks 2 in Stuttgart-Zuffenhausen. Dort, wo sich früher die ehemalige Lackiererei der Serien-Sportwagen im zweiten Stock befand, bauen heute etwa 100 Mitarbeiter, ausgewählt aus einem Pool hochqualifizierter Spezialisten, den 918 Spyder in Handarbeit zusammen. Die "Glücklichen", die die begehrten Plätze in der Manufaktur erhalten haben, sind Frauen und Männer aus 14 unterschiedlichen Nationen. Sie sind zwischen 21 und 56 Jahre alt und verfügen über eine Berufserfahrung zwischen sechs und 40 Jahren. Sie alle kommen aus verschiedenen Bereichen der Sportwagenproduktion, nicht wenige von ihnen waren bereits in der Fertigung von Motorsport-Fahrzeugen oder im Prototypenbau tätig. Neben der hohen Qualifikation der Mitarbeiter sprach für den Manufaktur-Standort Zuffenhausen jedoch noch ein weiterer Punkt: die Produktionsstätte der Kleinserie kann sich direkt in die so genannte Perlenkette der Serienfertigung eintakten und in diesem Zuge die vielfältigen Einrichtungen sowie das umfangreiche Know-how im Prüffeld und bei der Endmontage nutzen.



Nachdem 25 Mitarbeiter bereits 25 Prototypen hergestellt hatten, begann die Montage der Vorserienfahrzeuge im April 2013. Es bewährte sich die L-förmige Fertigungslinie; auf den 4.000 Quadratmetern wird die gesamte Wertschöpfungskette abgebildet – einzigartig. Insgesamt 18 Montagestationen durchläuft der Supersportwagen, ehe er nach rund 100 Stunden Fertigungszeit – inklusive intensiver Qualitätskontrollen – beinahe geräuschlos im reinen Elektromodus in den Aufzug gefahren wird, um anschließend zwei Stöcke tiefer im Prüffeld die letzten Tests zu absolvieren. Der Manufakturraum ist im Übrigen licht und freundlich, es dominieren die Farben grau (Boden), weiß (Wände und Decken) und acid-grün. Genau jene Farbe, die Porsche für seine Fahrzeuge mit E-Hybrid-Antrieb als Leitfarbe ausgegeben hat. Auffällig ist, dass kein Kabel die (Lauf-) Wege stört. Konsequent – denn der Anspruch war, beim Bau eines Plug-in-Hybrid-Sportwagens ausschließlich Akku-Werkzeuge einzusetzen.

Die innovative Produktion belegen eine Reihe von Patentanmeldungen für Montagevorrichtungen sowie Geräte zur Qualitätssicherung. Als "Leuchtturmstationen" sind der Bau des Monocoque, der Motoren, der Belederung und das Anbringen der Außenhaut zu unterstreichen, die den Manufaktur-Gedanken in besonderer Weise hervorheben. So wird zum Beispiel nach der Devise "ein Werker ein Motor" jedes Triebwerk von einem Mitarbeiter alleine hergestellt. Auch deswegen fällt das "Manufaktur-Fazit" von Porsche sehr positiv aus: "Das Experiment ist geglückt. In Zuffenhausen erbringt der Sportwagenbauer den eindeutigen Beweis dafür, dass die Fertigung von Klein- und Großserien in unmittelbarer Nähe und auf höchstem Niveau möglich sind. Und nicht nur diese Erkenntnis eröffnet den Projektbeteiligten sowie dem gesamten Unternehmen neue Perspektiven." Die Produktion des Supersportwagens läuft noch bis Mitte 2015 – dann ist die auf 918 Stück limitierte Auflage hergestellt.



Bildquelle: Porsche