



# Die Luxus-Line

FOKUS PANAMERA  
TECHNIK



Das Porsche-Werk in Leipzig gilt als die modernste Automobilfabrik der Welt. Dank eines neuen Produktions- und Logistiksystems können der Cayenne und die vierte Baureihe Panamera auf einer Linie montiert werden. Ein perfektes Zusammenspiel zwischen Menschen und Maschinen.

Text  
Reiner Schloz

Fotografie  
Dirk Deckbar, Uwe Schossig

**Manchmal sind es nicht nur die Fahrzeuge.** Manchmal ist es die Automobilfabrik selbst, die die Emotionen der Experten auf Touren bringen. Denkt Porsche Vorstandsvorsitzender Michael Macht an Leipzig, fühlt er sich mit der Zukunft fast auf Augenhöhe. „Wir sind der Vision von der schlanken Fabrik schon ganz nah“, sagt Macht, der als ehemaliger Vorstand für Produktion und Logistik bei Porsche das Modell Leipzig maßgeblich gestaltet hat.

Auch Siegfried Bülow freut sich morgens auf sein tägliches Wunder. Bei der Einfahrt durchs Werkstor genießt der Vorsitzende der Geschäftsführung der Porsche Leipzig GmbH stets den „herrlichen Anblick“: Auf dem 300 Hektar großen Areal ragt links das Kundenzentrum über 32 Meter in die Höhe – geformt wie ein Diamant. Rechts umhüllt moderne Industrie-Architektur mit viel Glas den Bürokomplex und die Fertigung des Erfolgsmodells Cayenne sowie des neuen Panamera. „Im Jahr 2000 gab es hier nichts als Felder“, macht sich Bülow immer wieder bewusst, „unglaublich, was hier entstanden ist. Porsche hat sich die ideale Welt aufgebaut.“

Die ideale Welt zur Produktion faszinierender Automobile: Mit dem Serienanlauf des Panamera begann für das Unternehmen in der Fertigung eine neue Ära. Dank eines neuen Produktions- und Logistiksystems ist es in Leipzig möglich, Cayenne und Panamera hocheffizient auf einer Linie zu montieren – trotz unzähliger Individualisierungsmöglichkeiten. „In keiner anderen Fabrik weltweit werden die Prinzipien einer schlanken Produktion so konsequent umgesetzt wie in Leipzig“, sagt Michael Macht.

Schon Anfang der 90er Jahre brachten die Prinzipien einer schlanken Fertigung Porsche in die Erfolgsspur zurück. Damals stellte das Unternehmen seine Produktion komplett um und richtete sie nach dem aus Japan bekannten Vorbild aus. Seither sorgt der in



**„WIR BETREIBEN VON FAHRZEUG ZU FAHRZEUG EINEN TOTAL UNTERSCHIEDLICHEN AUFWAND. ES KOMMT EBEN AUF DIE INDIVIDUELLE AUSSTATTUNG DES PANAMERA AN.“**

*Daniel Spindler arbeitet an der Cockpit-Montage des Panamera in Leipzig*



**„DASS WIR DEN PANAMERA IN LEIPZIG FERTIGEN, WIRD IN DER REGION STARK WAHRGENOMMEN. MEINE FREUNDE UND BEKANNTEN FRAGEN MICH DAUERND: BAUT IHR SCHON, WIE LÄUFT'S, GIBT'S WAS NEUES?“**

*Rene Jacobi arbeitet in Leipzig an der „Verlobung“ von Motor und Getriebe*

den Arbeitsalltag integrierte Porsche-Verbesserungs-Prozess (PVP) ständig für Optimierungen der Fertigungsabläufe. Dabei konzentriert sich Porsche mehr und mehr auf seine Kernkompetenzen: die Montage der angelieferten Komponenten und Aggregate, die Qualitätssicherung sowie die Steuerung des komplexen Wertschöpfungsnetzes im Zusammenspiel mit den Lieferanten.

Bereits bei der Planung für das Werk in Leipzig, das im August 2002 in Betrieb genommen worden ist, flossen die in Zuffenhausen gesammelten Erfahrungen mit ein. Siegfried Bülow: „Wir sind eine Modulfabrik.“ Für rund 127 Millionen Euro entstand damals das Werk „auf der grünen Wiese“, in dem bisher mehr als 250 000 Cayenne montiert wurden – und zwischen 2003 und 2006 auf einer eigenen kleinen Linie von Hand 1270 Exemplare des Supersportwagens Carrera GT.

Der Panamera machte nun weitreichende Ausbauten notwendig. 150 Millionen Euro investierte Porsche in den vergangenen drei Jahren, um der Idealvorstellung einer effizienten Fabrik so nah wie möglich zu kommen. Dafür entstanden eine weitere, 25 000 Quadratmeter große Montagehalle, ein Logistikzentrum, ein Pilot- und Analysezentrum sowie eine Lehrwerkstatt. Zudem passte Porsche die Cayenne-Montage den Anforderungen für einen Modell-Mix mit dem Panamera an. Dabei gelang es dem Team um Wolfgang Reiß, Leiter Gesamtfahrzeugplanung Produktion und Qualität, das Panamera-Projekt während der Cayenne-Produktion störungsfrei zu integrieren. Reiß: „Wir haben alle Technikziele erfüllt und Termine sowie Budget eingehalten.“

Herzstück des neuen Systems ist der exakt ausgearbeitete Zeit- und Ablaufplan, der sich nach den bei Porsche eingehenden Fahrzeugbestellungen richtet. Mit einem Vorlauf von rund sieben Tagen erhalten sämtliche Zulieferer einen wöchentlichen Stundenplan. Er legt fest, welche und wie viele Teile zu einer bestimmten Zeit zur ▶



**„WIR WAREN STOLZ, ALS DIE ENTSCHEIDUNG FIEL, DEN PANAMERA HIER ZU BAUEN. UND DIE ARBEIT IST JETZT AUCH ABWECHSLUNGSREICHER, DENN DIE VORBEREITUNG ZUR ‚HOCHZEIT‘ LÄUFT BEI PANAMERA UND CAYENNE DEUTLICH ANDERS.“**

*Dirk Schubert bei der „Hochzeit“ von Antriebsstrang und Karosserie*



**„ICH BIN STOLZ, BEI SO EINER FIRMA ARBEITEN ZU DÜRFEN. DER PANAMERA IST DAS BESTE BEISPIEL. EIN WUNDERBARES AUTO, DAS EINFACH EINSCHLAGEN MUSS.“**

*Abdullah Bektas hängt in Zuffenhausen den Motor vom Band ab*

Abholung für den Lkw bereitgestellt werden müssen. Die Teile werden in hoher Frequenz im Leipziger Logistikzentrum angeliefert, sofort kommissioniert und innerhalb weniger Stunden verbaut. Teure Lagerhaltung wird so praktisch überflüssig – das ist in dieser Ausprägung einmalig in der Automobilindustrie.

Erstmals umgesetzt wurde das neue System vorab im modernen Motorenwerk in Zuffenhausen. Auch dort musste die Fertigung den Ansprüchen an die Panamera-Motoren angepasst werden, die sich von den Cayenne-Aggregaten zum Beispiel durch Magnesiumteile und Alu-Schrauben unterscheiden. „Wir mussten unter anderem den Schraubprozess neu entwickeln, weil sich Alu anders verhält als Stahl“, sagt der Leiter des Motorenwerks Christian Will. Die Aggregate beider Modelle kommen per Lkw nach Leipzig.

Weitere Werke sind in das neue Logistikkonzept eingebunden. Die lackierte Rohkarosserie des Panamera entsteht im modernen VW-Werk in Hannover. Dort half einst die Beratungsgesellschaft Porsche Consulting bei der Umsetzung einer schlanken Produktion. Die Anlieferung der Karossen in Leipzig erfolgt von dort per Bahn – und zwar schon in der Reihenfolge, in der sie laut Planung in die Linie eingesteuert werden. Die Cayenne-Karossen kommen ebenfalls per Bahn aus dem VW-Werk in Bratislava. Eine genaue Taktung der einfahrenden Züge aus beiden Richtungen garantiert einen reibungslosen Produktionsfluss. Aufwendiger war es, die Montage der Cayenne- und Panamera-Modelle aufeinander abzustimmen. Im Gegensatz zum Panamera sind die Cayenne-Karossen bei Lieferung schon teilausgestattet. Auf einer eigens entwickelten singulären Linie wird der Panamera deshalb auf die selbe Fertigungstiefe gebracht (Interieur, Unterboden), danach laufen beide Modelle gemeinsam auf der Mix-Linie. Macht: „Eine Meisterleistung der Planer und Logistiker.“ Nur wegen der hohen Prozesszeiten bei der Qualitätsabnahme sind am Ende zwei Prüflinien erforderlich. Die Produktion genügt höchsten Ansprüchen an die ▶

**„SEHEN SIE SICH DOCH NUR MAL DIESEN WUNDERBAREN VERLAUF DER FUGEN AN. UND DANN DAS GANZE FAHRZEUG. WENN ICH KÖNNTE, WÜRD E ICH MIR SOFORT EINEN PANAMERA BESTELLEN.“**

*Harald Kleeberg macht in Leipzig zu guter Letzt die Qualitätskontrolle*

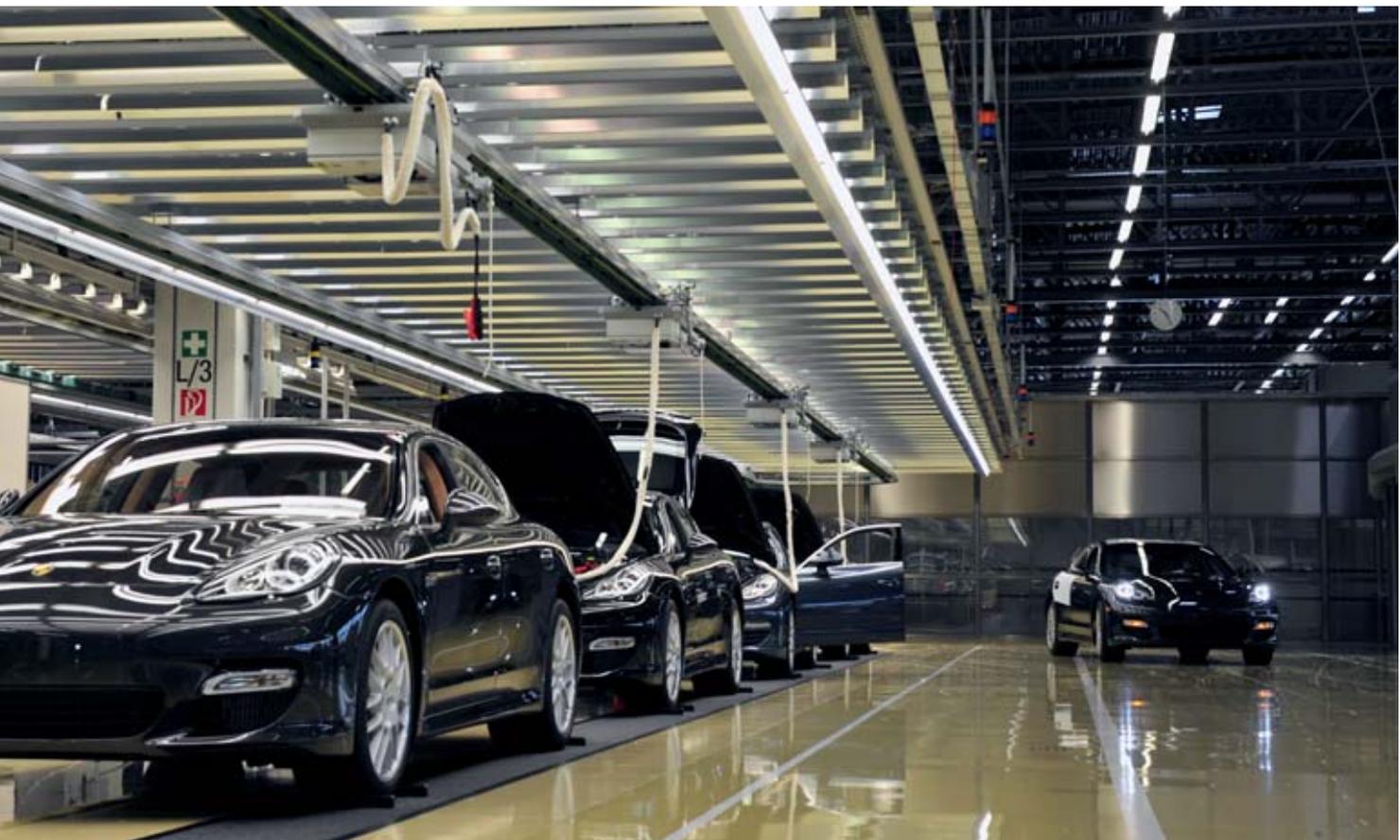


Ergonomie. Zu den technischen Besonderheiten gehören das Drehgehänge, die Elektrohängebahn für Karossen und die höhenverstellbaren Montageträger.

Für Michael Macht steht fest: „Nur dank dieses schlanken Produktionssystems ist es überhaupt noch möglich, Fahrzeuge wie den Panamera zu einem vernünftigen Preis in Deutschland zu fertigen.“ Und die Heimat gilt für Porsche noch immer als ein hervorste chendes Qualitätsmerkmal. So wird auch beim Gran Turismo hauptsächlich mit einheimischen Zulieferern zusammengearbeitet. Die deutsche Wertschöpfung am Panamera beträgt rund 70 Prozent. „Wir sind nach Zuffenhausen längst zur zweiten Heimat von Porsche geworden“, glaubt Bülow, „und stehen ganz im Sinne des Unternehmens für das Gütesiegel ‚Made in Germany‘. Die Fertigung des Panamera wird unser Meisterstück.“

Und das vollbringen ausschließlich Fachkräfte aus der Region. Allein im Werk Leipzig sorgt der Panamera für rund 300 zusätzliche Arbeitsplätze. Die Neulinge starten ihre Qualifikation mit einer einwöchigen Info-Veranstaltung über das Unternehmen. Bülow: „Wir impfen ihnen den Porsche-Virus ein.“ Schon deshalb ist die Motivation weitaus höher als das Durchschnittsalter. 35 Jahre sind die über 570 Mitarbeiter im Schnitt, der Frauenanteil liegt bei 16 Prozent. Und die rund 30 Auszubildenden finden in der Lehrwerkstatt beste Bedingungen vor. An der Linie setzt Porsche auf Teamarbeit. Bis zu zehn Fachkräfte bilden eine Gruppe, die anspruchsvolle Arbeitsinhalte von einer Dauer bis zu 50 Minuten erledigt. Jeder muss alles können. Dabei sind die Mannschaften sozial vernünftig zusammengesetzt: alt und jung, erfahren und unerfahren, weiblich und männlich.

Auch deshalb genießt Siegfried Bülow morgens am Werkstor zu erst einmal den Anblick. „Wir sind vielleicht keine Traumfabrik“, sagt er, „aber wir produzieren Träume.“



# Die Musterfabrik

## Zehn Jahre Porsche Leipzig

### Unternehmen

Ein innovatives Produktionssystem, ein eigenes Biotop und eine enge Anbindung an die Region: Die Porsche Leipzig GmbH fällt seit zehn Jahren positiv aus dem Rahmen. Und so sagt Michael Macht, Vorstandsvorsitzender der Porsche AG: „Wir haben die Entscheidung für Leipzig nie bereut.“

Zwanzig Jahre nach dem Fall der Mauer will Porsche in Leipzig mit dem Panamera eine Erfolgsgeschichte fortschreiben, die vor zehn Jahren mit der Gründung der Porsche Leipzig GmbH und der darauf folgenden Fertigung des Cayenne begann. Für rund 127 Millionen Euro errichtete Porsche damals eine Fabrik, die streng nach den Prinzipien einer schlanken Produktion ausgerichtet war und jetzt für den Panamera weiter optimiert wurde. Dabei rücken Leipzig und das Stammwerk immer enger zusammen. In Zuffenhausen wurde nicht nur die neue Fabrik geplant. Auch das innovative Produktions- und Logistiksystem bewährte sich zuerst im Stuttgarter Motorenwerk, ehe es auch in Sachsen umgesetzt wurde.

Für Aufsehen sorgt in Leipzig aber nicht nur die Fertigung. Weithin sichtbar ragt das Kundenzentrum als Zeichen der Verbundenheit zwischen Porsche und Leipzig in den Himmel. Der 32 Meter hohe Turm, seiner Form entsprechend „Diamant“ genannt, gilt als Anziehungspunkt für Porsche-Fans aus aller Welt. Über 10 000 Kunden haben bisher ihren Cayenne persönlich in Leipzig abgeholt und bei Werksführungen den Blick hinter die Kulissen genossen. Zudem dient der „Diamant“ als Veranstaltungsort für Tagungen, Familienfeiern und Konzerte.

Zu den Attraktionen zählen auch die Fahrprogramme auf der Einfahr- und Prüfstrecke. Der 3,75 Kilometer lange Rundkurs des Formel-1-erfahrenen Rennstreckenbauers Hermann Tilke ist gespickt mit 1:1-Nachbildungen berühmter Kurven wie Loews (Monaco), Suzuka S, Curve di Lesmo (Monza) oder Corkscrew (Laguna Seca). Abgerundet wird das Fahrerlebnis auf dem sechs Kilometer langen Offroad-Kurs für den Cayenne.

### 1999

Das Porsche-Werk in Leipzig wird gebaut

### 2001

Baubeginn des Kundenzentrums

### 2003

Erweiterung der Produktionshalle für den Carrera GT

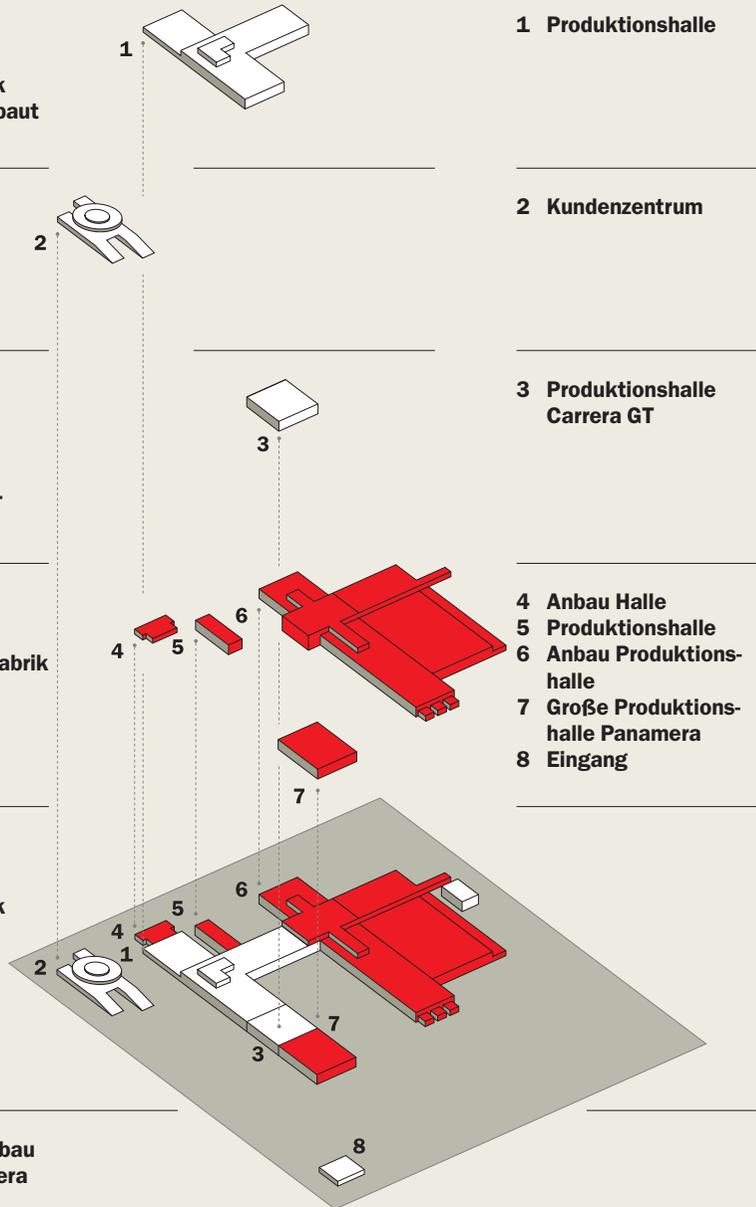
### 2006

Erweiterung der Fabrik für die Panamera-Produktion

### 2009

Das Porsche-Werk in Leipzig

■ Produktionsanbau für den Panamera



Dauergäste in Leipzig – wohl ebenfalls einmalig in der Automobilindustrie – sind 70 Auerochsen und eine Herde Wildpferde, die im Süden des Geländes fernab der Fahrstrecken ihr Dasein genießen. In ihrem Biotop wirken sie der Waldung des Geländes entgegen, wodurch zahlreiche weitere Tier- und Pflanzenarten einen idealen Lebensraum gefunden haben.

Auch in der Stadt Leipzig hat Porsche Zeichen gesetzt. Besondere Beachtung fand vor fünf

Jahren das Engagement für die geschichtsträchtige Nikolaikirche. Eine Spende des Unternehmens von 1,8 Millionen Euro ermöglichte die vollständige Restaurierung der berühmten Ladegast-Orgel. Porsche-Designer entwarfen für die Orgel zudem einen ganz neuen Spieltisch, der wie alle Porsche-Fahrzeuge links „gestartet“ wird. Die Friedensgebete in der Nikolaikirche waren 1989 Ausgangspunkt für die Montagsdemonstrationen während der friedlichen Revolution in der damaligen DDR.