

PÅ BESÖKI LEIPZIG

TEXT/FOTO: THIN BOMAN, FOTO: PER TRANÉ, PORSCHE AG



Den 3:e juni 1998 offentliggör Porsche att deras modellprogram kommer att utökas med en tredje modellserie. Fyra år och drygt 500 miljoner euro senare har man både en **ny SUV** och en **ny fabrik i Leipzig**. Porsche Magazine har varit där.

UNDER NITTIOTALET konverteras en fordonstyp från att, åtminstone i Europa, mest ha förknippats med engelska godsägare eller tropikklädda upptäcktsresande till något modernt och statusfyllt. Utbudet växer och snart har varje bilmärke med självaktning en alldeles egen..., ja, vad man nu vill kalla det. Buden är nämligen många. I Sverige etsar sig begreppet stadsjeep fast men får efterhand ge vika för det mer korrekta, men utländska, SUV – Sport Utility Vehicle.

Konceptet bygger (oftast) på en fyrhjulsdriven bil som gärna får se ut som ett militärt terrängfordon men som ska ha komfort och vägegenskaper som en sportig kombi. I korridorerna på Werk 1 i Zuffenhausen, Stuttgart, viskas det om den nya biltypens stora försäljningsframgångar. Man konstaterar dessutom att många av deras kunder har en SUV stående på garageuppfarten jämte Porschen.

Det rings samtal och diskuteras samarbeten. Samtidigt går en order iväg till forsknings- och utvecklingsavdelningen i Weissach, som under största sekretess börjar skissa på en helt ny typ av Porsche. I Weissachs innersta gömmor under lysrörens fluorescerande sken sliter ingenjörer, mekaniker och designers dag och natt med att ge liv åt det ”storslagna” projektet.

Den 3 juni 1998 offentliggör Porsches VD, Wendelin Wiedeking, företagets djärva plan.

En tredje modellserie, jämte 911 och

Boxster, ska byggas och det kommer att vara en SUV. Beskedet får hela Porschevärlden att hicka till. De konservativa fruktar för företagets existens. ”Först tar de bort luftkylningen och nu ska de bygga ett höghus på hjul för rikemansfamiljer. Och var ska de bygga den? Fabriken i Zuffenhausen är ju fullbelagd med produktion av 911 och Boxster. Det kommer aldrig att bli en riktig Porsche.”

Tvivlarna sätter nog kritiken i halsen när Porsche den 17:e september 1999 meddelar att en helt ny fabrik ska byggas i Leipzig i östra Tyskland. Det första spadtaget tas den 7 februari året därpå. Knappt fyra månader senare kommer ett nytt pressmeddelande, som tillkännager att Porsches nya SUV kommer att få namnet Cayenne. Namnet representerar enligt kungörelsen kryddighet, äventyr och livsglädje. Prognosen för den årliga försäljningen skrivs samtidigt upp från 20 000 till 25 000 fordon. Under sommaren 2002 läggs den sista handen vid områdets olika enheter. Den 21 juni körs jungfrubarvet på den 3,7 kilometer långa testbanan – och offroadbanan, med sina delvis konstruerade och delvis helt naturliga hinder, förklarar färdigställd den 19 juli. I augusti samma år går den stora invigningsfesten av stapeln och i och med det har en ny era för företaget Porsche inletts.

NÄR PORSCHE TITTADE PÅ OLIKA alternativ för att bygga sin nya fabrik utvärderades 17 olika platser i östra Tyskland. Valet föll till slut på Leipzig. Anledningen var inte i första hand, som elaka rykten gjorde gällande, att valet av plats styrdes av stöd från den tyska staten. Porsche blev de facto erbjudna 50 miljoner mark men tackade nej med motiveringen att en tillverkare av något så exklusivt inte skulle sko sig på en svagare region. Man föreslog istället att pengarna skulle satsas i sociala projekt som gynnade området. Det som till slut föllde avgörandet var istället möjligheten att förverkliga både on- och offroadbanorna i direkt koppling till fabriken samt den unika infrastrukturen med 2 Autobahns,



en internationell flygplats samt möjlighet till järnvägs-transport rakt in på området. Att regionen dessutom har en lång tradition av bilkonstruktion försvårade säkert inte beslutet. Hela 80% av arbetsstyrkan på totalt 400 personer rekryterades från närområdet. Sedan fabriken invigdes har

”Det tyska ordningssinnet märks inte bara inne på fabriken utan genomsyrar hela anläggningen.”

närmare 120 000 Cayenner och 1500 Carrera GT rullat ut genom dess portar. Cayennes produktionskedja, som upptar större delen av fabriken, spottar dagligen ut ca 170 sprillans nya Cayenne av olika slag, vilket ger en årsproduktion på ungefär 40 000 fordon. Av den mer exklusiva Carrera GT som kräver en annan sorts handpåläggning färdigställs endast 2 bilar per dag. Carrera GT har limiterad produktion på 1 500 enheter och Porsche räknar med att den sista GT:n ska färdigställas April 2006.

Hela fabriken är uppbyggd kring något som Porsche kallar ”lean production”, en metod som sedan 90-talet använts framgångsrikt vid Porsches fabrik i Zuffenhausen. Konceptet bygger i grunden på ett nytänkande i logistik. Med en relativt låg egen produktion och ett näst intill obefintligt lager hålls kostnaderna nere, i stället kommer alla komponenter in i kedjan vid precis rätt tidpunkt, direkt från underleverantören. I Cayennes fall kommer till exempel de färdigmålade karosserna med tåg från Bratislava och motorerna från Zuffenhausen. Varje fordon tilldelas redan vid order ett eget nummer, som sedan följer bilen genom hela processen. När ett fordon kommer till ett nytt steg i produktionen ser mekanikerna direkt på en dataskärm vilka komponenter som just den specifika bilen ska ha och kan sedan verifiera sitt arbete i samma system. Det papperslösa kontoret må vara en utopi, men den papperslösa fabriken finns alltså. När bilen gått genom

hela kedjan görs manuella kvalitetskontroller och finjusteringar såväl inne på fabriken som ute på testbanan.

Att få följa en Cayenne fram till dess första andetag är en häftig upplevelse. Inne i fabriken transporteras bilarna i taket och komponenterna som ska monteras färdas på golvet. Vid själva giftermålet mellan drivlina och kaross glider en stor gul transport ljudlöst in på rätt plats samtidigt som karossen sänks ner från taket. Teamet av mekaniker, som i Cayennelinan är klädda i vita tröjor och röda byxor (Carrera GT konstruktörerna är klädda i helvitt), tar sig an vigseln i perfekt ergonomisk ställning. På några minuter är jobbet klart och bilen stiger åter mot skyn på väg mot nästa anhalt. Ett bestående intryck från hela processen är den låga ljudnivån. Alla transporter inne i fabriken går med magnetstyrda vagnar som, så när på den signal det ger ifrån sig om någon står i vägen för dess framfart, glider ljudlöst fram på golvet. Intrycket är mer science-fiction än bilfabrik. Att det dessutom knappt går att hitta ett enda dammkorn, än mindre några oljefläckar, förstärker intrycket av högteknologisk framtidsfabrik.

Det tyska ordningssinnet märks inte bara inne på fabriken utan genomsyrar hela anläggningen. Inne i det 32 meter höga kundcentret känner man genast igen sig i den typiska Porschedesignen. Borstat aluminium, stora glas-tytor och sobra färger dominerar den öppna planlösningen. En trappa upp återfinns Porsche Design Driver's Selection shop. På samma plan ligger även ett antal konferensrum av varierande storlek, en biosalong samt kontrollrummet för anläggningens ”övervakningssystem”. Det handlar dock inte om den sortens övervakning som är tänkt att förebygga brott, åtminstone inte i traditionell mening. Det som går att bevaka på de 32 monitorerna inne i det fönsterlösa rummet är istället varje centimeter av den minst sagt påkostade testbanan. Från ett kontrollbord fyllt med bildskärmar, tangentbord och joysticks kan operatören styra kamerorna i alla riktningar samt även zooma in på detaljer.



På de översta våningarna delar restaurangen plats med utställningen av historiska och nutida bilar samt det stora auditoriet.

Hela området har en total yta på 200 hektar, av vilket en ansevärd del upptas av on- och offroad banorna. Den förstnämnda är en fullt utrustad, FIA-certifierad racerbana, 3 707,1 meter lång och 12 meter bred. Banan, som kan delas upp i två sektioner, är uppbyggd kring 10 kurvor plockade från världens mest kända racerbanor. Ett varv på Leipzigs testbana tar dig på en jordenruntresa i racing full av sevärdheter. Från Suzuka S:et i Japan i öster via Loews curve i Monaco och Curve di Lesmo från Monza, Italien till klassiska Corkscrew hämtad från Laguna Seca, Kalifornien i väster, för att bara nämna några.

Den sex kilometer långa offroadbanan bjuder också på upplevelser utöver det vanliga. Den stora öppna ytan, som tidigare användes som paradområde för den östtyska armén, då under namnet "Exerzierplatz", har nu förvandlats till ett äventyrsländ för Porsche Cayenne. Ett antal uttjänta bunkrar vittnar om områdets historia. Dessa används nu, tillsammans med 14 andra hinder, för att demonstrera Cayennes utomordentliga offroadegenskaper. Till de mer spektakulära utmaningarna hör "bestigningen" av den 60% uppförsbacken i början av sträckan samt den 35-gradiga vallen som demonstrerar vad Porsches SUV klarar i sidolutning. Tillsammans med ett artificiellt vattenhinder, ett antal grusvägar av varierande kvalitet samt diverse kullar och gropar skapar detta en mycket underhållande och demonstrativ redogörelse för vad Cayenne faktiskt klarar av i obanad terräng.

Till den totala upplevelsen får man också lägga den unika miljö som faktiskt omger själva banan. Även här har Porsche ett litet finger med i spelet. För att bevara det öppna landskapet startade Porsche, i samarbete med en grupp biologer samt miljövårdsenheterna i Leipzig och delstaten Sachsen, ett projekt som gick ut på att hålla ett

bestånd av vilda hästar och uroxar* på området. Sedan starten 2002 har antalet uroxar mer än fördubblats och hjorden består nu av 50 djur. Tack vare att den bilburna aktiviteten i området sker under kontrollerade former, med stort ansvarstagande gentemot sin omgivning, har det gamla militära övningsfältet dessutom blivit hem åt bland annat hjortar, rävar och harar.

Porsche har med hjälp av en rad lyckade projekt, där satsningen på Cayenne är en stor del, tagit steget in i bilindustrins finrum. Från att ha varit på gränsen till utförsäljning har företaget utvecklats till en av de mest lönsamma biltillverkarna i världen. Porsche visar tydligt att man är på väg mot ett mer komplett modellprogram. 2009 ska nästa Porsche, Panamera som är en fyrdörrars sportcoupe, ut på marknaden. Den kommer förmodligen också att byggas i Leipzig. Vad som händer efter det återstår att se, men att året 2002 och introduktionen av Cayenne kommer att gå till Porschehistorien som en av företagets riktigt stora händelser råder det inget tvivel om.



* UROXEN

Uroxen är ursprungsformen för våra tama nötkreatur. Den sista uroxen dog i Polen år 1627, från Sverige försvann uroxen redan på 1000-talet. Dagens stam av återskapade uroxar är resultatet av ett avelsprogram i München Zoo under 1920-talet. Man korsade utvalda tamkoraser från hela Europa och fick fram en uroxeliknande ras. Man vet hur uroxen såg ut genom skelettfynd och stenåldersmålningar. Den ursprungliga uroxen var två meter i mankhöjd, och kunde väga uppemot 1 000 kg. Källa: Skånes Djurpark

CARRERA GT:

Porsches supersportbil byggd med uteslutande raceteknik. En V10:a på 5,7 liter utvecklar 612 hästkrafter och levererar 590 Nm i vrid. Toppfarten ligger på 330 km/h och 0-100 går på under fyra sekunder. Keramiska bromsar och koppling, följar i smitt magnesium och chassi i kolfiber. You name it, you got it!

Hört på fabriken: En amerikan som köpte en Carrera GT kraschade oturligt nog sin nya supersportbil. Att bilen skulle ersättas var en självklarhet men för att försäkra sig mot framtida missöden köpte han inte bara en utan två nya 4,5 miljoners racers.



CAYENNE:

Porsches SUV, Cayenne, finns sedan i januari 2006 i fyra varianter. Tre av dem hämtar sin kraft från den numera välkända 4,5 liters V8:an. Cayenne Turbo S och Cayenne Turbo har båda dubbla turboaggregat, men Turbo S har en modifierad motorstyrning och större intercoolers, vilket gör den till familjens överhuvud. Samma motor fast utan turbo hittar vi under huven på Cayenne S medan familjens minsting, Cayenne, är bestyckad med en V6:a på 3,2 liter. De exceptionella köregenskaperna, såväl på som utanför vägen, är gemensamt för samtliga modeller. Läs mer om Cayenne längst bak i tidningen.

FABRIKSHÄMTNING:

Det är inte bara svenska möbelföretag som erbjuder sina kunder att själva hämta varorna samt sköta om hemleveransen. Även tyska biltillverkare erbjuder denna tjänst. Hos Ikea kallas det plocka-själv-lagret och är förenat med ångest och förvirring. Hos Porsche heter det fabriks hämtning och är en ren njutning. En hel dag på den fabrik där din bil är byggd med möjlighet att se produktionsflödet, lära känna din bil både teoretiskt och praktiskt och till slut vända kosan hemåt i din alldeles egna Porsche. Är det en Cayenne eller en Carrera GT du valt att investera i sker hämtningen vid Porsches högteknologiska och hypermoderna anläggning i Leipzig. Kontakta ditt Porsche Center för mer information.



LEIPZIG:

Leipzig som ligger i delstaten Sachsen i östra Tyskland är en stad med gamla anor. Första gången Leipzig nämns är 1015, då som en borg i vars skydd en köpmannabosättning växer fram. Sina stadsrättigheter får Leipzig runt 1170 och förblir en viktig handelsstad under hela medeltiden. Flera stora slag har utkämpats på de bördiga slätterna runt staden. Det mest kända, som även fått ett stort monument uppfört efter sig, utkämpades 1813. I Tyskland kallas slaget die große Völkerschlacht – den stora folkslakt eller på engelska Battle of Nations. Denna väldiga sammandrabbning mellan de allierade och Napoleons

trupper var det största slaget i Europa före 1900-talet. Staden drabbades dessutom hårt under andra världskriget. Men Leipzig är inte bara känt för krig och elände. Staden har alltid varit ett viktigt kommersiellt och intellektuellt centrum i Europa. Ett av Tysklands äldsta universitet finns här och stora namn som Johan Sebastian Bach och Felix Mendelsohn har levat och verkat i staden. Idag är Leipzig mest känt för sina mässor, däribland den årliga bokmässan. Staden är dessutom på väg att åter bli ett viktigt ekonomiskt center i det nya Europa.