



Heldenplatz

WIENER MOTORENSYMPOSIUM Seit mehr als dreißig Jahren trifft sich die Creme der Automobilingenieure in der Wiener Hofburg zum Wissensaustausch.

Alljährlich, wenn im Prater die Bäume blühen und die Fiakergespanne in der wärmenden Frühlingssonne erstmals wieder ihre volle olfaktorische Macht ausspielen, beginnt es auf dem Wiener Heldenplatz zu wirln. Einerseits strebt der Städtetourismus dem ersten Saisonhöhepunkt des Jahres zu,

andererseits drängen sich tausend in Business-Dunkel gekleidete Männer durch den Eingang zu den Festsälen der Hofburg. Die Anzahl der teilnehmenden Frauen ist mit den Fingern zweier Hände zu erfassen, während die Gattinnen der männlichen Symposiumsteilnehmer das Damenpro-

gramm absolvieren und zwischen Belvedere und Schönbrunn die Glanzlichter einer glorreichen österreichischen Vergangenheit genießen.

Professor Lenz hält Hof.

Sein Wiener Motorensymposium fand heuer schon zum 31. Mal statt. Es ist sozusagen der Kardiologenkongress der

Automobiltechniker. Hier geht es um das Herz des Automobils, um seinen Antrieb und damit – wie auch beim Menschen – um seine Existenz. Was als technisch-wissenschaftlicher Gedankenaustausch in kleinem Rahmen 1979 beim Österreichischen Ingenieur- und Architekten-

ILLUSTRATION: THOMAS REUSSIN, FOTO: ANCHV

verein begann, ist mittlerweile mit rund tausend Teilnehmern zu einem der größten Kongresse für automobilen Antriebs-technik weltweit geworden. Der SAE-Kongress in Detroit umfasst zwar eine Größenordnung von zehntausend Teilnehmern, dort geht es aber um das ganze Fahrzeug.

Wenn sich Professor Lenz als Vorsitzender am Podium am Ende eines Vortrages für den „sehr informativen und umfassenden“ Vortrag bedankt, dann heißt das ungefähr so viel wie durchgefallen, nämlich „informativ“ für „das wussten wir aber wirklich schon alle“ und „umfassend“ für „langweilig“. Denn Professor Lenz bleibt immer höflich, aber seine Worte sind messerscharfe Werkzeuge, jedenfalls sehen das manche Beobachter so. Immerhin: Für ein Urteil in dieser Dimension gibt es ohnehin selten Anlass. Wenn das Wort „spannend“ fällt, ist der Vortragende in jedem Fall aus dem Schneider, bei „wirklich hervorragend“ darf man sich schon geehrt fühlen.

Der Professor verfügt aber auch über Entertainer-Qualitäten der besonderen Art: Nach einem japanischen Vortrag in leicht stroboskopischem Englisch kann es durchaus vorkommen, dass die Fragerunde zäh anläuft. Der Professor hat dann immer eine Reservefrage im Talon und kurbelt so das Geschehen an. Kongress-Profis sind sich deshalb nicht zu schade und setzen die Kopfhörer auf, um den Vortrag einfach auf Deutsch zu verfolgen. Im Hintergrund arbeitet nämlich eine exzellente Dolmetscherinnen-Crew, die erheblichen Anteil am Erfolg und an der Internationalität der Veranstaltung mitträgt.

Hans Peter Lenz, geboren in Bonn, war von 1974 bis 2002 Vorstand des Instituts für Verbrennungskraftmaschinen und Kraftfahrzeugbau an der TU Wien und gestaltete die automobiltechnischen Geschehnisse im deutschsprachigen Raum maßgeblich mit.



INTERVIEW

„Die Antriebscommunity ist eine vernetzte Gesellschaft“

Leopold Mikulic, Symposiums-Gast der ersten Stunde und mittlerweile Antriebsstrang-Chef bei Daimler, im Gespräch mit Rudolf Skarics.

Der Event-Charakter des Wiener Motorensymposiums ist unverkennbar. Ist es inhaltlich auch so toll?

Zusätzlich zu den Fachvorträgen auf herausragendem Niveau versteht es Lenz immer wieder, auch Vortragende aus Industrie, Politik und Gesetzgebung zu gewinnen, die für Veranstaltungen dieser Art üblicherweise sehr schwer zu bekommen sind.

Wie ist das Verhältnis der Teilnehmer untereinander, die ja doch beruflich meist in scharfem Wettbewerb stehen?

Die Antriebscommunity, wie man sagen könnte, ist eine sehr vernetzte Gesellschaft. Die Vorträge sind wichtig, aber auch die Gespräche miteinander, und manchmal redet es sich leichter, wenn man in der ungezwungenen Umgebung eines Heurigenabends zusammensitzt.

Wie wird der Trend zur Elektrifizierung gesehen, Antrieb war ja bisher eher eine Sache des Maschinenbaus?

Durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs wandelt sich natürlich das Berufsbild des Antriebsentwicklers weg vom reinen Maschinenbauer. Diese Entwicklung hat aber bereits mit der elektronischen Regelung des Antriebs begonnen.

Seine hervorragenden Kontakte zu den Führungsspitzen der deutschen Autoindustrie ermöglichten vielen seiner Wiener Studenten den Einstieg in die Karriereleitern der internationalen Autoindustrie, wie etwa Leopold Mikulic (Daimler, siehe Interview links) oder Herbert Demel (Audi, VW Brasilien, jetzt Magna).

Inhaltlich ist das Wiener Motorensymposium immer ein Spiegel, eine Messlatte für die Schwierigkeiten oder besser Herausforderungen, vor denen die Autoindustrie gerade steht. Jetzt, im Zeichen der Elektrifizierung des Antriebsstranges, ist der Kongress so spannend wie selten zuvor. Den neuen Themen wird breiter Raum gelassen.

Mitte der achtziger Jahre, als die Sinnhaftigkeit des Katalysators in weiten Kreisen angezweifelt wurde, als die Bremsen voll auf der Bremse standen, war den Besuchern des Motorensymposiums längst klar, dass daran kein Weg vorbeiführen würde.

Auch wenn Lenz oft als sehr konservativer Motorenpapst erscheint, im entscheidenden Moment ist er dann doch meist einen Schritt weiter als viele andere. So war sein Führungsstatement zur Elektrifizierung des Automobils im Allgemeinen und zum Elektroauto im Besonderen so klar und glaubwürdig, wie es derzeit noch niemand zustande gebracht hat.

Sinngemäß: Das Elektroauto wird kommen, in welcher seltsamen Form auch immer, aber die Tage der innermotorischen Verbrennung sind noch nicht gezählt, sie wird noch lange das Rückgrat unserer Mobilität bleiben. *Rudolf Skarics*