Erfindergeist

Liebe Leserin, lieber Leser,

glauben Sie, dass nach rund 140 Jahren permanenter Weiterentwicklung eine neue Erfindung die Welt der Verbrennungsmotoren grundlegend auf den Kopf stellen könnte? Wahrscheinlich wird die Antwort ein klares Nein sein. Dennoch ist es vom Grundsatz her erstaunlich, dass es offenbar keinen effizienteren Weg gibt, als die oszillierende Bewegung von Kolben in eine Rotation umzuwandeln. Trotz der auftretenden Massenkräfte, trotz der Drehzahl- und Momentenpulsation – bei allen Expeditionen des Motorenbaus führte der Weg letztlich immer wieder zurück zum Hubkolbenmotor.

Die einzige Alternative, die bis heute in Nischenanwendungen durchaus Vorteile bietet, ist der nach Felix Wankel benannte Drehkolbenmotor. Mazda hält sogar als Hauptantrieb für Sportwagen daran fest. Das bekräftigten die Japaner mit der Studie RX Vision Concept jüngst noch einmal. Bezeichnend ist: Wankel war Kaufmann, kein studierter Ingenieur. Mit viel Erfindergeist und autodidaktischen Fähigkeiten brachte er seine Idee letztlich ans Laufen. Bedeutet seine Geschichte also, dass grundsätzlich Neues nur dann geboren wird, wenn man möglichst unbefleckt herangeht?

Sicher ist das nicht ganz so trivial. Physikalische Grundlagen sind bei allen Konzepten die erste Hürde, die es zu nehmen gilt. Und daran scheitert es bereits oftmals. Nicht nur die Erfindung, sondern ganze Existenzen. Jeder, der schon einmal in der Vorentwicklung tätig war, kennt solche kühnen Einfälle wahrscheinlich nur zu gut. Vorgetragen von Menschen, die sie voller Überzeugung als ihr Lebenswerk verwirklichen wollen. Die an Verschwörungen glauben, wenn sie damit scheitern. Die einerseits nervig sind, weil sie einzelne Ingenieure

oder eine ganze Abteilung von der täglichen Arbeit abhalten. Und andererseits ebenso bemitleidenswert, weil sie so viel Zeit, Arbeit und auch Geld in ihre Projekte gesteckt haben.

Realistisch gesehen wird sicher der Technologietransfer mit anderen Disziplinen des Maschinenbaus noch die eine oder andere Innovation hervorbringen. Von den 1950er- bis in die 1970er-Jahre hinein glaubte man sogar schon einmal an eine Revolution: Gasturbinen sollten Pkw und Nutzfahrzeuge antreiben. Auf die faszinierenden Versuchs- und Rennfahrzeuge jener Zeit blicken wir in unserer Rubrik „Im Fokus“ diesmal zurück.

Eine gute Lektüre und herzliche Grüße,

Dipl.-Journ. (FH) Martin Westerhoff
Stellvertretender Chefredakteur

Wir entwickeln, was bewegt.

IAV – Ihr Partner für Automotive Engineering

www.iauv.com