

# Im Reich der Könige

Steirische Technologie steckt in jedem Formel-1-Auto. Eine Geschichte über die Welt der Ausrufezeichen und vielen Geheimnisse.

VON MARKUS ZOTTLER, KLAUS HÖFLER, MANFRED NEUPER

**P**leuel als Türgriffe und die Formel 1 als Bewerbungsantrieb. Die im Eingangsbereich installierten Fernseher müssten kein Formel-1-Rennen zeigen, um recht schnell klarzumachen: Dieses Unternehmen atmet das Erlebnis Rennsport.

In der Peripherie von Bruck an der Mur steht die neue Lehrwerksstätte von Pankl Racing Systems, rund 50 Zerspanungstechniker bildet der Betrieb hier aus. Die Bewerbungszahlen sind hoch, der gute Name und das attraktive Geschäftsfeld ziehen. Seit der Gründung 1985 steht Pankl für Rennsporttechnologie, heute kommt kein Formel-1-Auto ohne Technik der Mürztaler aus. Erst jüngst feierte man den Motorsport-Grand-Slam. Egal ob bei Formel 1, Nascar-Serie, Moto-GP oder dem 24-Stunden-Rennen von Le Mans – kein Gewinner kam ohne Pankl-Pleuel im Motor aus.

Nach wie vor ist das Verbindungsstück das wichtigste Produkt. „Trotzdem sind wir heute nicht mehr so abhängig vom Pleuelgeschäft wie vor zehn Jahren.“ Seit 2004 ist Wolfgang Plasser im Vorstand von Pankl, seit 2006 steht er an der Spitze des Konzerns mit der Kapfenberger Firmenzentrale. Er spricht beson-

nen aber bestimmt, der Stolz auf selbst Erreichtes wechselt sich mit dem Respekt vor der Unternehmensgeschichte ab.

Plasser ist kein Techniker, macht auch keinen Hehl daraus. Er studierte in Wien Handelswissenschaften und arbeitete zunächst beim Beratungsunternehmen KPMG und der Investment Bank Austria. Ob es zu Beginn seiner Pankl-Karriere gewisse Vorbehalte gegeben hat? „Vielleicht, aber nicht offensichtlich. Um eine Investitionsentscheidung richtig zu treffen, muss man ja auch nicht unbedingt an der TU studiert haben.“ Die Zahlen geben dem 52-Jährigen heute recht.

Pankl wächst kontinuierlich, in drei Jahren will man gar die 200-Millionen-Euro-Marke beim Umsatz überschreiten. Der Formel-1-Anteil liegt konstant bei etwa 20 Prozent. Obwohl man im Formel-1-Pleuel-Segment in den letzten Jahren und nach einigen Reglementänderungen – war ein Motor für das Qualifying 2004 noch für 50 Kilometer ausgelegt, müssen die Fahrer aktuell mit fünf Motoren die ganze Saison bestreiten – einen starken Einbruch verzeichnete, steht man gut da. Auch dank der Stärke in anderen Geschäftsfeldern. Zu wichtigen Komponenten wurden etwa der Kol- ▶▶▶





ben und die Turboladertechnologie. Auch im Leichtbau, insbesondere bei Aluminium-Fahrwerkskomponenten, zählt Pankl heute zu den Innovationsführern.

Die Sehnsucht gilt freilich weiteren Herstellern. Zurzeit bauen nur Mercedes, Ferrari und Renault Motoren – mit Honda kommt künftig erst die Nummer vier hinzu. Zwar seien die Anzeichen nicht schlecht, dass noch weitere Produzenten den Einstieg wagen, fixiert ist aber noch nichts.

### „An uns führt kein Weg vorbei“

Aber auch beim Grazer Motorenentwickler AVL kommt laut Firmenchef Helmut List „ein substanzieller Teil“ des Geschäfts aus dem Motorsport. Mehr als 80 Prozent der Premium Racing Powertrain-Kunden greifen auf Technologie des Grazer Unternehmens zurück. „In dieser Klasse führt praktisch kein Weg an uns vorbei“, sagt AVL-Motorsportdirektor Michael Resl. Allein 160 AVL-Testbeds sind weltweit im Einsatz. „Alles, was sich dreht, wird von und bei uns getestet“, fasst man das breite Einsatzgebiet zusammen. „Unsere Arbeit ist jedenfalls mit Saisonbeginn, sobald ein Fahrzeug läuft, noch nicht beendet“, erklärt Peter Schöggel (siehe Interview Seite 22). Im Gegenteil: Selbst an Rennwochenenden wird in der Formel 1 direkt auf AVL-Wissen zurückgegriffen, wenn es beispielsweise um strategische Fragen wie den richtigen Zeitpunkt eines Boxenstopps oder einen günstigen Startzeitpunkt beim Qualifying geht.

Die Implementierung der Hybridtechnik in der Königsklasse des Autorennsports hat AVL, wie auch Pankl, dabei neue Felder eröffnet. „Früher stand die Frage, wie man mehr PS auf die Straße bringt, im Vordergrund, heute fordert die limitierte Treibstoffzufuhr einen optimalen Wirkungsgrad“, verweist AVL-Chef List auf die aktuellen Herausfor-



Will in drei Jahren mehr als 200 Millionen Euro umsetzen: Pankl-Boss Wolfgang Plasser

derungen. Für die Techniker wird das neue Reglement dadurch zur Spielwiese. Effizienz steigernde Innovationen sind gefragt. Der Elektromotor am Turbolader der heurigen Formel 1 sei zum Beispiel eine derartige Innovation, die später den Weg in die Serie finden wird, glaubt Motorsport-Experte Schöggel.

Bei Pankl denkt man in ähnlichen Dimensionen. In die Turbolader-Technologie setzt Wolfgang Plasser viel Hoffnung. Es sei eine „zukunftsweisende Technologie, die wir in fünf bis zehn Jahren in sehr vielen Autos mit Benzinmotoren wiederfinden werden“. Grundsätzlich würde die goldene Entwicklungsregel gelten: Fünf Jahre nach der Formel 1, als technologische Spitze des Motorsports, beginnt die Entwicklung für den High-End-Sportbereich. Dann dauert es „im Regelfall noch einmal fünf Jahre, bis es auch tatsächlich auf der Straße ankommt“, wie Plasser erklärt.

Auch in Sachen Nachhaltigkeit bricht der Oberösterreicher eine Lanze für die Boliden mit dem ansprechenden und dementsprechend regelmäßig kritisierten Spritverschleiß. Schon längst gäbe es „keine effizienteren Motoren als jene in der Formel 1“. Zwar wären freilich auch dem Pankl-Boss „12-Zylinder-Motoren lieber, weil da mehr Pleuel und Kolben drinnen sind“. Der Versuch, die Formel 1 näher zur Serie zu bringen, habe aber auch viele positive Seiten.

Der Standort Österreich kann in der bestehenden Konstellation ohnehin seine Stärke ausspielen. Weil die technischen Komponenten von Team zu Team unterschiedlichen Anforderungen ausgesetzt sind, gibt es viel Platz für eine Fertigung, die einer Prototypenproduktion sehr nahe kommt. Diese wiederum könne man laut Wolfgang Plasser hierzulande am „günstigsten und effizientesten“ umsetzen, weil man dafür „besonders gut ausgebildete Arbeitskräfte“ brauche. Auch deswegen starteten die Mürztaler zuletzt eines der kräftigsten Investitionsprogramme der Unternehmensgeschichte. Alleine in Bruck und Kapfenberg wurden im letzten Jahr rund 20 Millionen Euro investiert.

Neben den „Headlinern“ Pankl und AVL tummeln sich aber noch weitere heimische Firmen mit ihren Produkten in den Werkstätten der Motorsportszene. Von den



**Setzt viel Hoffnung in die neue Turboladertechnologie: AVL-Chef Helmut List**

180 Mitgliederbetrieben im Autocluster Styria würden rund zehn Prozent auch im Motorsport zu liefern, sagt Cluster-Chef Franz Lückler.

### Der „tägliche“ Auftrag

So mischt etwa die Kapfenberger O.ST. Feinguss mit Motorenkomponenten in der Königsklasse mit. In kleineren Rennklassen, aber auch in der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft (DTM),

die ja 2011 bereits das Comeback der Rennstrecke in Spielberg als Veranstaltungskulisse für PS-Spektakel einläutete, sind auch die Stahl Judenburg, Remus und Secar Technologie als Komponentenzulieferer am Start. Die Mürzhofener Carbon-Spezialisten der Firma Hintsteiner gelten ebenfalls als geschätzter Zulieferer in der DTM.

Mit einer anderen Spezialisierung ist die britische Tochter der oberösterreichischen Miba-Gruppe, Teer Coatings Ltd (TCL), in der Formel 1 aktiv. Hier werden extrem belastete Teile beschichtet. Das Geschäft ist sehr kurzfristig und muss sehr schnell über die Bühne gehen. „Es ist nicht unüblich, dass ein Formel-1-Team um 10 Uhr vormittags anruft und eine Beschichtung für Teile bestellt, die es bis 9 Uhr abends wieder zurück braucht“, sagt Matthias Gattinger, Standortleiter bei TCL. Kunden warten teilweise auf die

AP, Gernot Eder, KLZ/Kanizaj



ANZEIGE

**KLEINE ZEITUNG**

# Innovations kongress 2014

**THE SPIRIT OF INNOVATION  
MIT KREATIVITÄT & SYSTEM ZUM ERFOLG**

**13./14. November 2014  
Congress Center Villach  
Austria**

## Nutzen Sie Ihre Chance ... ... und lernen Sie von den Besten!

Der Innovationskongress in Villach hat sich mit über 1200 Teilnehmern pro Tag zur bedeutendsten Innovationsveranstaltung in Europa entwickelt. Er ist eine einzigartige Wissens- und Energietankstelle für innovative Persönlichkeiten aus allen Branchen.

### 2014: Noch mehr Qualität und Nutzen.

Die TeilnehmerInnen der 6. Auflage des Kongresses am 13. und 14. November 2014 können sich auf den besten Innovationskongress seiner bisherigen Geschichte freuen. Ein Mix aus den bis dato bestbewerteten internationalen Referenten und zahlreichen Premieren höchstkarätiger Vortragender aus Wissenschaft und Praxis sorgt für noch mehr Qualität, Spannung und auch Innotainment im besten Sinne. Zudem wird das neue Format der „Innovation Academy“ den persönlichen Nutzen noch erheblich steigern. Jetzt Frühbucherbonus nutzen!

**ACHTUNG:  
BEGRENZTE  
TEILNEHMERZAHL!**

**Anmeldung und nähere Informationen unter:  
[www.innovationskongress.at](http://www.innovationskongress.at)**



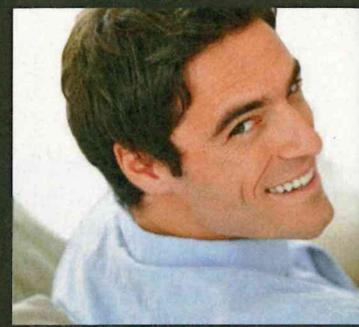
Erledigung oder lassen sich das fertige Produkt per Taxi bringen. In der Regel geht es um kleine spezielle Serien und wenig sichtbare aber stark belastete Teile, die bis zum Fünffachen der Erdanziehung aushalten müssen: Ventile, Kolbenbolzen und Kolbenringe, Teile für die Lenkung, Aufhängung, Kuppelung oder für die Bremsen. Die Beschichtung ermöglicht eine deutliche Reibungsminimierung, höhere Belastbarkeit des Bauteils und Verminderung des Verschleißes. Der Betrieb ist sehr forschungsintensiv, derzeit wird insbesondere an noch besseren Härteeigenschaften gearbeitet. Das Ziel ist, die anspruchsvollsten Verschleißteile der Formel-1-Motoren zu beschichten. Seit 2006 wird für die Formel 1 gearbeitet, seit 2010 gehört die Firma zum börsennotierten österreichischen Familienunternehmen Miba. „Wir haben unseren Umsatz mit Motorsport in den vergangenen drei Jahren verdreifacht“, erzählt Firmenchef F. Peter Mitterbauer. Von den Top 5 der vorjährigen Formel-1-Konstruktoreurwertung stehen vier auf der Kundenliste von TCL.

Den Sprung in die Formel 1 schaffte vorübergehend auch das junge, auf RFID-Technologie spezialisierte Voitsberger Unter-

nehmen TAGnology: Für das mittlerweile aus der Formel 1 ausgestiegene Team von Toyota entwickelte man Transponder, die in Carbon-Teile eingearbeitet wurden und so Informationen über absolvierte Kilometerleistungen und Betriebsstunden lieferten. Auch vom weststeirischen Werkzeugservice-Spezialisten TCM ist bekannt, dass im Vorjahr ein Großauftrag von einem wichtigen deutschen Formel-1-Zulieferer verbucht werden konnte, der unter anderem Motor-, Getriebe- und Fahrwerkskomponenten für die Formel 1 fertigt. Namen werden freilich nicht genannt.

### Geheimhaltung als Prämisse

Was wenig verwundert, am Hof der Könige ist Diskretion oberstes Gebot. Aufträge für Firmen sind zwar stets mit enormem Prestige verbunden, aber in der Regel eben auch mit eiserner Verschwiegenheit. Pankl-Chef Wolfgang Plasser kann davon ein Lied singen. Ein ihm sehr gut bekanntes sogar. Denn Pankl macht einen ansprechenden Teil seines Umsatzes mittlerweile auch im Aerospace-Bereich. Dort ist das Ersatzteilgeschäft für Blackhawk-Hubschrauber der amerikanischen Luftstreitkräfte eines der bedeutendsten Geschäftsfelder. ◀



Neben der Visualisierung von Rennstrecken hat sich GPiXS-Chef Andreas Breitschädel (rechts im Bild) auch auf Wander- und Mountainbikerouten spezialisiert

# Coo

Rundumschau am Ring  
Der virtuelle Panoramablick, ein exakt abgeglichenes Höhenprofil und Videos in Videos. Wie das eigene Wohnzimmer zur Rennstrecke wird.

VON MARKUS ZOTTLER

**A**ndreas Breitschädels Geschichte ist die einer unternehmerischen Gratwanderung. Eine Geschichte, die 2007 begann und nach Jahren anstrengender wie aufwendiger Entwicklungsarbeit operativ heuer erstmals in den schwarzen Zahlen ankommen wird.

360 Grad dominieren das Werken des 54-Jährigen, der mit seinem Unternehmen GPiXS für die

Das Formel-1-Engagement als Bewerbungsmotor. Rund 50 Lehrlinge bildet Pankl Racing Systems in Bruck an der Mur aus

