

Dossier Nischen

Fritz Indra: „Wenn ich etwas auf einfache Weise erkläre, heißt es, der Indra ist eher Durchschnitt, und wenn ich ihm etwas so erkläre, dass er nichts versteht, sagt er sich: Das ist aber ein intelligenter Mensch.“ Ein Gespräch mit einem genialen Automobilentwickler.

Die Kunst, Dinge einfach zu machen

Fritz Indra studierte an der Technischen Universität (TU) Wien, wo er 1969 in den Technischen Wissenschaften promovierte. Von 1971 bis 1979 arbeitete er bei BMW-Alpina als Entwicklungsleiter und von 1979 bis 1985 als Leiter der Motorenkonstruktion bei Audi. 1985 übernahm er bei Opel die Leitung der Motorenentwicklung und den Posten des Direktors in der Vorausentwicklung. Er konstruierte die ersten Ecotec-Motoren mit, darunter den C20XE, der zum Zeitpunkt seiner Einführung mit 37 Prozent als der Benzinmotor mit dem höchsten Wirkungsgrad galt.

1997 wurde Indra Executive Director in der Vorausentwicklung bei General Motors Powertrain in Detroit. Nebenbei war er Mitglied im Aufsichtsrat des Pan Asian Automotive Center in Schanghai und der Metal Casting Technology in Milford, New Hampshire. Ab 1985 unterrichtet er an der TU Wien, 1991 wurde ihm die Honorarprofessur

für das Fach Verbrennungskraftmaschinen verliehen. 1996 wurde diese auf unbestimmte Zeit verlängert. Seit 2005 ist er pensioniert, übt beratende Tätigkeiten aus und unterrichtet weiterhin. 1998 wurde er mit dem Großen goldenen Ehrenzeichen für die Verdienste um die Republik Österreich ausgezeichnet.

economy: *Sie haben einmal gesagt: „Die wahre Kunst des Ingenieurs ist es, die Dinge einfach zu machen.“ Aber heute ist vieles kompliziert, auch im Automobilbau. Wie erklärt sich dieser Widerspruch?*

Fritz Indra: An den derzeitigen Rückruf-Aktionen sehen Sie, was passiert, wenn man es zu kompliziert macht. Der Mensch neigt immer zur Verkomplizierung, und die Leute halten ihn dann für besonders intelligent. Das ist ein psychologisches Problem. Wenn ich etwas auf einfache Weise erkläre und jeder versteht es sofort, heißt es, der Indra ist eher Durchschnitt, und wenn ich ihm etwas so erkläre, dass er nichts versteht, sagt er sich: Das ist aber ein intelligenter Mensch. Und daraus resultiert, dass viele Menschen eher zu den komplizierten Lösungen neigen. Etwas kompliziert zu machen ist einfach. Die wahre Kunst ist es, nach der einfachen Lösung zu suchen.

Sie sagten auch, was niemand nachmacht, zu kompliziert ist und nach kurzer Zeit wieder vom Markt verschwindet, könne getrost als Flop der Automobilgeschichte gelten. Wo sehen Sie heute die Flops?

Der Vollhybrid ist marketingmäßig betrachtet kein Flop. Toyota hat mit diesen Fahrzeugen ja eine enorme Publicity bekommen. Aber auf der anderen Seite ist es so, dass



Fritz Indra ist eine Konstrukteurslegende: „Die heutigen Autos wird es noch jahrzehntelang geben, nur in verfeinerter Form.“ Foto: Photos.com

andere ihn nicht in hohen Stückzahlen nachbauen.

Wie sieht es in puncto Qualität im Engineering aus?

Es ist zum Trend geworden, dass man in jede Nische geht. Die Entwicklung eines Vollhybriden erfordert etwa viel größere Entwicklungskapazitäten als ein normales Fahrzeug. Macht man das mit demselben Team, ist die Gefahr groß, dass man in Probleme hineinläuft, irgendetwas übersieht oder doch nicht so sorgfältig mit allen erforderlichen Testreihen entwickelt.

Erste Ursache bei Toyota waren Fußmatten, die sich verhakt haben, dann gab es Probleme mit elektronischen Gaspedalen. Wie kann der „Mutter der Qualitätsperfektion“ so ein GAU passieren?

Da fragen Sie mich zu viel. Ich denke, es hängt mit überforderten Entwicklungsteams zusammen. Qualitätsprobleme haben aktuell auch Honda und VW in Brasilien. Um sicherzustellen, dass eine gleichbleibende Qualität von den Lieferanten auch bereitgestellt wird, sind permanente Qualitätskontrollen notwendig. Und diese sind nicht erfolgt.

Wie beurteilen Sie das Thema Elektroauto?

Ich sehe darin einen Riesenhype. Es wird im großen Stil nicht funktionieren. Wenn ich ein Dieselfahrzeug in einer Minute volltanke, fahre ich beinahe 1000 Kilometer, wenn ich eine Batterie eine Minute volllade, komme ich nur einen Kilometer weit. Bei General Motors, die den EV 1 bereits vor Jahren als erstes Elektroauto präsentierten, gab es die lustige Bemerkung: „Entweder du kannst die Klimaanlage anschalten, oder du fährst.“ Warum soll der Durchschnittsautofahrer für etwas mehr bezahlen, was weniger kann?

Wie sieht die Zukunft der Marke Opel aus?

Opel baut sehr gute, kundengerechte Autos – auch qualitativ. Aber sie können im Gegensatz zu Audi beispielsweise das Geld, das die Autos kosten, nicht von den Kunden verlangen. Und das ist der Grund, warum Opel zwar Autos verkauft, aber zu wenig oder kein Geld verdient. Weiters hat Opel das Handicap, dass es unter dem Corsa kein kleineres Auto gibt. Das müsste jetzt ganz schnell kommen.

Ralf Dzioblowski

Zur Person



Fritz Indra gibt sein großes Wissen, das er sich im Lauf einer Bilderbuchkarriere erworben hat, als Dozent der Technischen Universität Wien an junge Studierende weiter. Foto: privat