

— WAS UNS ANTREIBT —

FREUDE AM FAHREN

Ob auf dem Nürburgring oder auf freier Autobahn:
Burkhard Göschel fährt schnelle Autos
gerne aus. Dynamik ist aber nicht die einzige Konstante
im Lebensweg des leidenschaftlichen Ingenieurs.
Denn nur wer gleichzeitig effizient ist, so sein Credo,
gewinnt das Rennen um die Zukunft.

BURKHARD GÖSCHEL



Effizienz und Fahrdynamik bilden keinen Widerspruch

Berg, ein kleiner Ort am Ufer des Starnberger Sees. Am Vormittag geht es beschaulich zu. Man hört Burkhard Göschel, bevor man ihn zu Gesicht bekommt. Das heißt, eigentlich hört man seine Fahrmaschine, einen BMW M5 älteren Baujahrs, der seinen zehn Zylindern bis zu mehr als 500 Pferdestärken entlockt. Göschel liebt es, schnell zu fahren, so lange er denken kann. Sein Vater, selbst ein bekannter Motorenentwickler in den Diensten von Daimler-Benz, nimmt ihn schon als Schüler auf Formel 1-Rennen mit. Viele Jahre später, Göschel ist mittlerweile BMW-Vorstand, zittern seine Entwickler, wenn er auf dem Nürburgring in ein Prototypen-



PROF. DR. BURKHARD GÖSCHEL

Jahrgang 1945

Nach seinem Maschinenbaustudium an der TU München arbeitete Göschel am unabhängigen **Institut für Motorenbau Prof. Huber** und promovierte nebenher innerhalb eines FVV-Vorhabens. 1976 begann er bei **Daimler-Benz**, wechselte aber zwei Jahre später in die **BMW-Motorenentwicklung**. 1989 übernahm Göschel die Entwicklungsleitung der BMW-Motorradsparte. Ab 1993 war er als Projektleiter für verschiedene neue Fahrzeugkonzepte verantwortlich. 1999 erhielt er die Entwicklungsverantwortung Gesamtfahrzeug, ein Jahr später wurde er zum **Entwicklungsvorstand** berufen. 2006 schied er gemäß der Altersrichtlinie aus und übernahm von 2007 bis 2013 die Rolle des „Chief Technology Officers“ beim Zulieferer **Magna**. Göschel diente der FVV in den Jahren 2001 bis 2007 als Vorsitzender des Vorstands und ist heute Ehrenvorsitzender der Forschungsvereinigung.

fahrzeug steigt. Sie wissen: Dieser Mann bringt jedes Auto an seine fahrdynamischen Grenzen. Doch die unbändige Lust am Fahren ist nur eine Seite des Burkhard Göschel. Die andere: Göschel bringt bei BMW die Initiative „Efficient Dynamics“ ins Rollen, mit der die CO₂-Emissionen der gesamten Modellpalette abgesenkt werden. Derselbe Mann engagiert sich ab 2011 in der Nationalen Plattform Elektromobilität und ist Präsident der FIA-Kommission für alternative Antriebe im Motorsport. Derselbe Mann ist heute Mitglied im Aufsichtsrat eines Herstellers von elektrischen Energiespeichern – und gleichzeitig Ehrenvorsitzender der FVV.

Ein Widerspruch nur auf den ersten Blick. Denn die Suche nach alternativen Antrieben und Spritspartetechnologien begleiten Göschel schon seit seiner Ausbildung. In seiner Dissertation, mit der er an der Universität Stuttgart promoviert, arbeitet er im Rahmen eines FVV-Projektes an Magerkonzepten für Ottomotoren. Dabei handelt es sich um Benzinmotoren, die wie ein Dieselmotor mit Luftüberschuss betrieben werden und daher den Kraftstoff besonders effizient verbrennen – ein Konzept, das heutzutage unter Motorenentwicklern wieder diskutiert wird, in den 1970er Jahren jedoch geradezu avantgardistisch ist. Parallel arbeitet Göschel in München am Institut für Motorenbau Huber an neuen Motorkonzepten. Auf dem Prüfstand testet er unter anderem den ersten Hubkolbenmotor, der mit Wasserstoff betrieben wird. Auch am Wankelmotor und an Pkw-Dieselmotoren mit Direkteinspritzung forscht er.

1976 beginnt Göschel zunächst in der Motorenentwicklung bei Daimler und beschäftigt sich dort unter anderem mit Downsizing, wenn auch bei relativ großen Motoren: Ein von ihm mitentwickelter Biturbo mit fünf Litern Hubraum ersetzt den schweren 6,9-Liter-Saugmotor. Doch schon bald wechselt Göschel zum Wettbewerber BMW, wo er unter anderem am ersten Zwölfzylinder mitarbeitet, den ein deutscher Hersteller

nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelt. Der Motor trägt wesentlich dazu bei, dass BMW endgültig wieder das Image eines Premiumherstellers erwirbt. „Damals war der Motor eine prägende Größe für die Wertigkeit eines Autos“, so Göschel.

Eher aus der Not heraus übernimmt Göschel ab 1989 die Entwicklungsleitung der Motorradsparte, die damals rote Zahlen schreibt. Es ist sein erster Schritt weg vom Motor und hin zum Gesamtfahrzeug. Als der Turnaround gelingt, ist der Kopf frei für Neues. In der Motorradsparte entsteht die Idee zu einem Roadster. Der Z3 wird vom Vorstand freigegeben, es ist das erste Modell, das BMW ausschließlich im Ausland fertigt. Für das neue Werk in Spartanburg, South Carolina, muss eine Lieferantenstruktur aufgebaut werden. Göschel meistert auch diese Aufgabe mit Bravour. BMW besetzt weitere Nischen mit Modellen, die seine Handschrift tragen: der erste Geländewagen X5, der Mini, der Supersportwagen Z8 und nicht zuletzt der große Range Rover. „Ich wollte immer

wieder Neuland betreten“, sagt Göschel heute. Sein fahrisches Können kommt ihm zugute. „Man muss bei einem neuen Auto auf Anrieb spüren, ob das Fahrzeug, die eigene Sitzposition und der Motor zusammenpassen.“

Als Göschel im Jahr 2000 Entwicklungsvorstand wird, muss sich BMW nach der Trennung von Rover strategisch neu aufstellen. Eine kleine Truppe zieht sich zurück und versucht die Frage zu beantworten, was BMW eigentlich ausmacht. Die Antwort: Effiziente Dynamik. Bei einem Schlagwort soll es nicht bleiben. Lange bevor die EU Vorschriften für die CO₂-Emissionen festlegt, gibt Göschel den eigenen Entwicklern Verbrauchsziele vor. „Für die Kunden brauchten wir ein sichtbares Zeichen.“ Nach und nach führen die Münchner die Start-Stopp-Automatik daher bei allen neuen Modellen ein.


Die Serieneinführung von „Efficient Dynamics“ erlebt Göschel nur noch von außen. Denn bei BMW müssen Vorstände

im Alter von 60 Jahren gehen, Ende 2006 ist es so weit. Göschel fühlt sich zu jung für die Rente und arbeitet noch einige Jahre als Cheftechniker des Zulieferers Magna. Und er wirkt in der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) mit. Nicht, weil er an ein schnelles Ende des Verbrennungsmotors glaubt. Sondern weil er davon überzeugt ist, dass ein Teil des künftigen Straßenverkehrs elektrifiziert werden wird, vor allem in urbanen Räumen. „Elektrifizierung ist nicht alles, aber künftige Verbrauchs- und Emissionsvorschriften können ohne Elektrifizierung nicht erreicht werden.“

Burkhard Göschel ist kein Mann des Entweder-oder, sondern des Sowohl-als-auch. Er glaubt daran, dass sich das Geschäftsmodell der Automobilhersteller verändert, dass digitale Mobilitätsdienstleistungen für junge Großstädter wichtiger werden als leistungsstarke Motoren. Er glaubt aber auch weiterhin an das emotionale Fahrerlebnis. „Es wird immer Menschen wie mich geben – und dafür braucht

man Autos wie meinen M5.“ Es ist nicht das einzige Hochleistungsfahrzeug, das bei ihm in der Garage steht. Auch zwei M3 und ein Lotus warten darauf, dass Göschel ihnen die Sporen gibt.

Autofahren bleibt auch in Zukunft emotional

 **Fotografie:** Die BMW Driving Academy in Maisach ist ein herstellereigenes Trainingscenter für ambitionierte Fahrer.

