

Univ.Prof.DI Dr. H. Eichlseder

neuer Professor für VKM seit April 2001

- eine Karriere -

Nach einer mit Auszeichnung bestandenen HTL-Matura und kurzer Unsicherheit, ob Maschinenbau oder Medizin mein weiteres Berufsleben prägen sollten, wählte ich den Maschinenbau an der TU Graz und nahm ich das Studium 1978 auf.

Meine vorhandene Begeisterung für Zweirad- und Motorentechnik konnte sich in der zweiten Studienhälfte entfalten, als ich am Institut für Verbrennungskraftmaschinen eine Stelle als Studienassistent angeboten bekam: Die in diesem Rahmen bearbeiteten Projekte mit KTM, Puch, u.a. waren sehr anstrengend, aber höchst interessant.

Mit dem ersten regelmäßig verdienten Geld konnte auch ein lang erwünschtes konkurrenzfähiges Sportmotorrad angeschafft werden.

Den Studienabschluss konnte ich 1984 trotz der Nebentätigkeiten zügig erreichen, und aus den zahlreichen beruflichen Möglichkeiten wählte ich eine Stelle als Berechnungsingenieur in der AVL Graz. So konnte ich mir Grundzüge der noch jungen Finite-Elemente-Methode aneignen. Als mir allerdings die Leitung des Arbeitsschwerpunktes Zweiradtechnik an der TU angeboten wurde, konnte ich nicht widerstehen und

wechselte zurück an die TU.

Zusätzlich zu den Zweiradaktivitäten konnte ich die eben erworbenen Kenntnisse bei mehreren Entwicklungsprojekten, unter anderem der Puch-Entwicklung des ersten Mofas mit Katalysator, einbringen. Die thermische und thermodynamische Analyse von Zweitaktmotoren und die Voraussetzungen zu deren Kat-Eignung bildeten auch den Kern meiner Dissertation. Mit dieser Arbeit schloss ich meine Assistentenzeit und konnte dafür den gut dotierten „Honda-Shell Preis“, in Empfang nehmen – ein schöner Abschluss, brachte er neben dem erfreulichen finanziellen Aspekt auch willkommenen Anlass für eine kombinierte Urlaubs/Studienreise zu Yamaha und Honda nach Japan ein.

1990 folgte ein großer räumlicher und thematischer Schritt, von der Simulation von Zweitakt-Ottomotoren zum Versuch von Viertakt-Dieselmotoren: Ich begann bei BMW Steyr in der Dieselmotorenentwicklung als Versuchsingenieur für Verbrennung und Aufladung. Nach einer weiteren Bewährung bei mechanischen Entwicklungsthemen durfte ich die Abteilung „Neue Technologien“ und

damit auch Aktivitäten zur Entwicklung der gesamten Direkteinspritztechnologie übernehmen. Mit den vorentwickelten Konzepten trat ich in die Serienentwicklung über und konnte die neuen DI Generation 4/6/8-Zylinder maßgeblich mitgestalten und –verantworten.

Schöne Erlebnisse waren, wenn nach mehrjähriger Entwicklungszeit ein „eigener“ Motor bei Vergleichsfahrten oder Fahrzeugerprobungen Lappland oder Südspanien hervorragende Funktionsergebnisse lieferte. Neben den Serienanläufen war der Einsatz eines modifizierten Dieselmotors bei Langstreckenrennen absolutes „Highlight“ – der innerhalb sehr kurzer Zeit aufgebaute Motor konnte bereits beim ersten Einsatz eine Pole-Position innerhalb eines 160 Fahrzeuge starken Starterfeldes erringen, bei seinem dritten Einsatz sogar das 24-Stunden-Rennen am Nürburgring gewinnen – der erstmalige Sieg eines Dieselfahrzeuges in einem Benzinmotorenfeld!

1997 übernahm ich in München in der Ottomotorenentwicklung die Abteilung „Alternative Brennverfahren“. Vor allem für die Direkteinspritztechnologie bei Ottomotoren wur-



Prof. Eichelseder

den grundlegende Erkenntnisse gewonnen, über die auszugsweise in mehreren internationalen Vorträgen in Europa, aber auch USA und Japan berichtet wurde.

Ende 1999 erhielt ich einen Ruf der TU München als Professor für Verbrennungskraftmaschinen, die Verhandlungen um die erforderlichen Investitionen und Einrichtung gestalteten sich aber – glücklicherweise – langwierig.

Nun ist auch ein Berufungsverfahren der TU Graz zu meinen Gunsten entschieden worden, und so bin ich Anfang April 2001 an „mein“ ehemaliges Institut zurückgekehrt.

Da sehe ich meinen Forschungsschwerpunkt in der Weiterentwicklung der Verbrennungskraftmaschine hinsichtlich Umweltverträglichkeit. Mit modernen Analyse- und Simulationsverfahren kann das Verständnis der innermotorischen Vorgänge erweitert und weiteres Potenzial erschlossen werden, das in Verbindung mit neuen Kraftstoffen den Verbrennungsmotor auch die nächsten 20 Jahre zur bevorzugten Antriebsquelle macht. Die zugehörigen Methoden und modernste Experimentelle Einrichtungen sollen unmittelbar in der Lehre eingesetzt werden.

email:

helmut.eichelseder@vkma.tu-graz.ac.at

Sprechstunde:

nach Vereinbarung im Sekretariat Fr. Brigitte Schwarz, Tel. 873 7201

Adresse:

Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik, Kopernikusgasse 24 II, 8010 Graz

Lehrveranstaltungen:

Kolbenmaschinen
 Projekt konstruktiv
 Projekt Verkehrstechnik
 Verbrennungskraftmaschinen VA
 Privatissimum I + 2

Wie wird man eigentlich
 Universitäts -
 Professor, und wie
 kann denn die
 berufliche Laufbahn
 davor aussehen?

Diese Frage haben
 sich sicher schon
 einige von euch
 gestellt - dieser
 Artikel beantwortet
 sie!

Stellenausschreibung:

Das Dekanat für Maschinenbau sucht einen Studienassistenten für Öffentlichkeitsarbeit der Fakultät. Arbeitsbeginn ab sofort. Interessenten melden sich bei ingo.riemenschneider@htu.tugraz.at