

Nachbericht zum 47. Internationalen Wiener Motorensymposium 2026:

## **„Die systemische Gesamtbetrachtung ist entscheidend“**

Hochkarätiger Diskurs mit 1000 internationalen Gästen, insgesamt 100 Vorträgen und 50 Ausstellern bei renommiertester Konferenz für Antriebstechnik

**Wien, 7. Mai 2026. – Standortbestimmung und Zukunftsaussichten: Beim 47. Internationalen Wiener Motorensymposium (22. bis 24. April 2026) stand ein vielseitiges Antriebs-Portfolio im Fokus. Die Präsentation der chinesischen „Roadmap 3.0“ durch die China SAE feierte ihre Europapremiere. Hier Auszüge bzw. ein Stimmungsbild aus den 100 Vorträgen, die größtenteils in der Wiener Hofburg, aber auch online gehalten und diskutiert wurden.**

„Das Wiener Motorensymposium begleitet seit Jahrzehnten den Wandel unserer Branche“, konstatierte zum Beispiel der Leiter der technischen Entwicklung „e-Drive“ bei **Mercedes-Benz**. Und das Anschauungsmaterial seiner Ausführungen stand auch gleich vor der Wiener Hofburg geparkt, frei zur Besichtigung. Es ist die neue Generation des Mercedes-Benz EQS, des Elektro-Flaggschiffs der Marke. Der Vortragende ist mit diesem neuen Fahrzeug direkt aus Stuttgart angereist. Und nach den etwa 620 Kilometern Wegstrecke verblieben in der Hochvoltbatterie immer noch 21 Prozent Ladestand; ausreichend, um mit einem einzigen Ladestopp auf der Rückfahrt wieder bis nach Hause zu kommen.

Mit diesem anschaulichen Leistungsbeweis spannte sich ein Bogen über den Austausch weltweit führender Akteure und Gestalter der Automobilbranche, die sich zum inzwischen 47. Mal in Wien zusammengefunden hatten. Es geht, und das ist nicht übertrieben, um die Zukunft der Mobilität und somit um das Portfolio aller Antriebsarten, die hierbei im Spiel sind.

### **Gesamtbetrachtung statt einer einzigen Lösung**

Dass diese Zukunft auf eine einzige technische Lösung hinausliefere, mag vielleicht dem Standpunkt einiger Vertreterinnen und Vertreter der EU-Kommission entsprechen, nicht aber der Marktrealität und dementsprechend den Erkenntnissen der weltweiten Forschung und Entwicklungsarbeit, um wirksame Defossilisierung zu betreiben und den fossil bedingten CO<sub>2</sub>-Anteil aus dem Verkehrssektor entschlossen zurückzudrängen.

„Die Gesamtbetrachtung – von der Wiege bis zur Bahre von Energie und Antrieb – ist das Entscheidende“, führt „Hausherr“ Univ.-Prof. Dr. **Bernhard Geringer** als Vorsitzender des veranstaltenden *Österreichischen Vereins für Kraftfahrzeugtechnik (ÖVK)* in seinem Statement aus.

## **Europapremiere mit China SAE**

Aus der Fülle der Vorträge und Präsentationen, die im prächtigen Ambiente dreier Säle der Wiener Hofburg teils parallel vor insgesamt rund 1000 Fachbesuchern und Pressevertretern aus aller Welt gehalten wurden, sticht das Thema des Eröffnungstages mit einer Europapremiere hervor: Professor **Xiangyang Xu**, von der Beihang University, Fellow der Chinesischen *Society of Automotive Engineers (China SAE)*, erläuterte Details und Besonderheiten der *Roadmap 3.0*, die den Fahrplan von Chinas Autoindustrie bis zum Jahr 2040 vorgibt.

Im Rahmen des Exkurses präsentierten die Hersteller **Great Wall Motors** und **Li Auto** Produktneuheiten für On- und Offroad, während **Stephan Neugebauer** von der **BMW AG**, gleichzeitig „*Chair of European Road Transport Research Advisory Council*“ (*ERTRAC*), über die Notwendigkeit einer umfassenden Technologieneutralität berichtete. Ins gleiche Horn stieß **Lukas Walter** von der Grazer **AVL List GmbH**, indem er „eine Lösung für alles“ marktspezifischen Lösungen gegenüberstellte.

Bei der Gelegenheit gab Madame **Ruiping Wang**, Senior Vice President **Geely Auto**, einen Einblick in das Produktions- und Entwicklungsgeschehen bei einem Schwergewicht unter Chinas Autoherstellern. Sie stellte fest: „Wir brauchen jede einzelne Lösung auf dem Weg zur Karbon-Neutralität.“ Dafür, so Wang, gäbe es die Unterstützung sowohl von der Regierung als auch von China SAE.

## **Da steckt noch Potenzial drin: 45 % BEV-Anteil bis 2035**

Am offiziellen Eröffnungstag machte eine Tour d'Horizon durch das globale automotiv Geschehen den Auftakt: Der Institutsleiter des Lehrstuhls für Thermodynamik mobiler Energieumwandlungssysteme der RWTH Aachen University und Vorsitzende der Gesellschafterversammlung, FEV, Aachen, Univ-Prof. **Stefan Pischinger**, stellte den Status quo und die verschiedenen politischen sowie regulatorischen Rahmenbedingungen der Autoindustrie in den weltgrößten Märkten gegenüber; in der Folge beleuchtete Pischinger die Potenziale der verschiedenen Antriebskonzepte von Verbrennungsmotor bis EDU (Electric Drive Unit) und von e-Fuels. Bis zum Jahr 2035 sei mit einem weltweiten BEV-Anteil von 45 Prozent an den Verkäufen zu rechnen, so Pischinger; dies allerdings unter der günstigsten Annahme für die BEV-Verbreitung beispielsweise in Europa.

## **Anstrengungen, um in Europa wettbewerbsfähig zu bleiben**

**Niklas Klingenberg**, Mitglied des Vorstands der **TRATON SE**, lieferte Einblicke in Organisation und Strategie des Nutzfahrzeug-Riesen mit den Marken Scania, MAN, International Motors und VW Truck & Bus. Das Resümee des Traton-Entwicklungschefs: „Wir müssen uns mehr anstrengen, um in Europa wettbewerbsfähig zu bleiben.“

Über die imposante Erfolgsgeschichte des südkoreanischen Autobauers **Hyundai** und die Philosophie des Firmengründers referierte **Donghee Han**, Executive Vice President Electrified Propulsion Dev. Tech. Unit R&D Division, Hyundai Motor Group: „Habt Ihr es überhaupt probiert?“ sei bis heute das maßgebende Motto der Ingenieure des Konzerns; vor allem in Sachen BEV.

## **Premiere: Verbrennungsmotor mit 48 Prozent Wirkungsgrad**

Mit Blick auf den Weltmarkt muss festgestellt werden, dass außerhalb Europas Verbrennungsmotoren noch länger nicht passé sind. Allein in China wird laut Roadmap 2040 noch ein gutes Drittel aller Neuzulassungen auf (elektrifizierte) Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor entfallen. Bis vor wenigen Jahren ungeahnte Fortschritte beim Erzielen hoher Wirkungsgrade belegen eindrucksvoll, dass diese Entwicklung bei weitem nicht abgeschlossen ist. Ganz vorne mit dabei ist die Grazer **AVL**, die über einen Motor mit 48 Prozent Wirkungsgrad berichtete. Von **Bosch** und **Champion** gab es Betrachtungen über Varianten der Vorkammerzündung für Benzinmotoren.

## **Fortschritte bei Batterie- und e-Antriebstechnik**

Selbstverständlich gab es auf dem diesjährigen Motorensymposium auch viel über Fortschritte in der Batterie- und elektrischen Antriebstechnik zu hören. **Porsche** etwa stellte eine Öl-Direktkühlung vor, die im neuen Cayenne Electric Turbo nicht nur eine effiziente und überragende Peak-, sondern auch eine besonders hohe Dauerleistung des an der Hinterachse verbauten Elektromotors ermöglicht.

Einblicke in hocheffiziente elektrische Antriebssysteme gewährten unter anderen **BMW**, **Chery**, **VW** und **AVL List**, während **Volkswagen** und **Toyota** auch über neue Hybridsysteme mit und ohne Stecker referierten.

## **Steigende Beliebtheit für Range Extender (REEV)**

Aus China wird wiederum über die stark wachsende Beliebtheit von batterieelektrischen Autos mit Range Extender (REEV) berichtet. – Immer mehr Hersteller haben sie in der Entwicklung und im Sortiment, im vergangenen Jahr wurden bereits über 1,2 Mio. Stück dieser Fahrzeuge im Land verkauft. **Horse Powertrain** erläuterte diesbezüglich die Besonderheiten einer neuen Benziner-Plattform speziell für den Einsatz in Range-Extender-Fahrzeugen.

## **Comeback des Radnabenmotors?**

Vor diesem Hintergrund tun sich auch aktuelle Neuentwicklungen von 1,5 bis 6,6 Liter Hubraum auf, vom Vierzylinder über Sechszylinder-Boxer und V8 bis V12. Welche Rolle ein drehmomentstarker sowie effizienter V6-Diesel in Kombination mit einem hybriden Antriebsstrang spielen kann, teilte die **Audi AG** mit dem Publikum, während **Mercedes** über Reihensechszylinder-Diesel und hochkompetitive V8 im Top End-Segment berichtete. Damit befanden sich **Porsche** und **Lamborghini** in bester Gesellschaft: Die Stuttgarter referierten über 911 Turbo S, während die Gesandtschaft aus Sant'Agata Bolognese den Schritt vom Supercar Temerario zu dessen Rennstrecken-Variante GT3 erläuterte. **Mahle** nahm das Publikum mit auf eine virtuelle Reise, an deren Ende ein 6,6-Liter-V12 mit Hybridmodul steht, welcher im neuen Hypercar von **Zenovo** mit bis zu 1876 PS zum Einsatz kommt. **Alpine**-Vorstand **Philippe Krief** zeigte, dass der vor über 120 Jahren erstmals eingesetzte Radnabenmotor ein baldiges Comeback feiern könnte.

## **Wasserstoff – nach wie vor ein wichtiges Thema**

Besonders spannend fielen die Vorträge zur Entwicklung in Sachen Wasserstoff aus – der Energieträger wird in vielfältiger Weise auch in Antriebsszenarien seinen Platz finden, sei es per Direktverbrennung, von der derzeit immer zu hören ist, oder in Form der Brennstoffzelle. Der Grazer TU-Professor und stellvertretende Vorsitzende des ÖVK, **Helmut Eichlseder**, verwies zusätzlich auf das Thema Resilienz in der gesamtpolitischen Betrachtung und die Chancen des Standorts Österreich: „Bei Forschung und Entwicklung müssen wir dabei sein!“

## **Zulieferindustrie vor großen Herausforderungen**

Emotional fielen die bewegten Worte des **Schaeffler-Powertrain & Chassis**-CEO sowie **CLEPA**-Vorsitzenden **Matthias Zink** in der Plenar-Schlusssektion aus: Der Chef der europäischen Zulieferer-Vereinigung schilderte die Schwierigkeiten, in einer vielfach dogmatisch geführten Debatte mit Sachargumenten und gesamthafter Betrachtungsweise in den gesetzgebenden politischen Zirkeln der EU und ihrer Mitgliedsländer durchzudringen.

## **Volkswagen mit neuer Batterieproduktion**

Ein ganz besonderer Beitrag kam schlussendlich von **Frank Blome**, Vorstandsvorsitzender **PowerCo** SE – das ist die Batterietochter des Volkswagen-Konzerns –, der den Stand der europäischen Batteriefertigung, der sogenannten Einheitszelle, vorstellte. Die Produktion begann demnach bereits im Dezember 2025 im deutschen Salzgitter und wird erstmals im neuen ID-Polo eingesetzt. Ebenso sind aktuell Fabriken in Valencia und Kanada in Entstehung. Blome umriss in seinem Vortrag die Herausforderungen und Chancen dieses Mega-Projektes für VW und Europa.

## **Die Zeit für Europa als „Wiege der Technologie“ wird knapp**

Während in China Planung im Vordergrund stehe und in den USA Förderung, so sei es in Europa Regulierung. Den Herausforderungen der Zukunft sei damit nicht zu begegnen, wie mehrere gewichtige Redner feststellten; viel stehe auf dem Spiel – und die Zeit, in der Europa als Industriestandort und Wiege technologischer Höchstleistungen noch Bedeutung habe, werde knapp.

## **Nächstes Internationales Motorensymposium im April 2027 in Wien**

So bleibt zu hoffen, dass im nächsten Jahr, von 21. bis 23. April 2027, auf dem 48. Internationalen Wiener Motorensymposium, von möglichst großen Fortschritten berichtet werden kann.

### ***Kurzinfo Österreichischer Verein für Kraftfahrzeugtechnik***

Der Österreichische Verein für Kraftfahrzeugtechnik (ÖVK) wurde 1985 gegründet und hat rund 750 ordentliche Mitglieder. Ziel ist die Förderung der sinnvollen Anwendung der Kraftfahrzeugtechnik. Durch wissenschaftliche Veranstaltungen will der ÖVK den Erkenntnisstand von Experten in der Automobilindustrie und der damit verbundenen Zielgruppen erhöhen und fördern. Das Internationale Wiener Motorensymposium, initiiert von Prof. Dr. Hans Peter Lenz, fand 1979 zum ersten Mal statt und wird seit 1985 vom ÖVK ausgerichtet. Seit 2017 steht Prof. Dr. Bernhard Geringer dem Verein vor.

Weitere Informationen: <https://wiener-motorensymposium.at/> und <https://oevk.at/>

### **Für Rückfragen:**

Pressestelle Internationales Wiener Motorensymposium

Ing. Rudolf J. Melzer

E-Mail: [office@melzer-pr.com](mailto:office@melzer-pr.com)

[www.melzer-pr.com](http://www.melzer-pr.com)

Tel.: +43-1-526 89 080 oder +4369913225460