

Leben

Laurin Czaak

Das erste Auto



Erst Mama, dann Auto, dann Papa, das sind bekanntlich die ersten drei Worte, die ich lernen werde – oder war die Reihenfolge umgekehrt? Egal. Eisenbahn kommt jedenfalls später. Und dass ein Auto mein erstes Gemälde zieren wird, ist selbstredend. Im Jahr 2026, wenn ich 18 Jahre alt sein werde, will ich meinen Führerschein haben. Auto fahren, in windschnittigen Autos, mit Solarantrieb? Elektrorasierer geben schon Vorgesmack auf das, wie ein Auto aus Designeraugen gesehen werden wird.

Vorbei ist's dann mit eckigen Kisten auf Rädern. Die Eltern werden noch oberg'scheit erzählen, wie das damals war. Der Benzinpreis wird bei 9,11 Euro liegen, über die City-Maut wird schon lang niemand mehr reden. Papas Audi ist dann Geschichte. Papa wird einen Oldtimer hegen und das polierte Chrom als Spiegel nutzen. Vorbei wird's sein mit röhrendem Sound aus dem Auspuff von Harley oder Ferrari. Einen Ferrari mit Solarmotor kann ich mir nicht vorstellen. Dank Bono und Al Gore wird die Welt umzudenken beginnen. Wenn die beiden um acht Uhr früh auf dem Podium im World Economics Forum in Davos sitzen, hat das was zu bedeuten. Einen Ausnahmezustand quasi. Hat die Generation von Mama und Papa zu lang zugeschaut? War die Autolobby heimlicher Verführer der 68er-Generation? Die Mick-Jagger-Generation hat die gesellschaftliche Umwälzung gebracht, sich aber lang zu sehr auf die Kunst des Möglichen verlassen. Forschung, Technologie und Wirtschaft haben an verschiedenen Enden der Stränge gezogen – des schnöden Mammons wegen. Life Sciences, die Kombination von Wissenschaften, wird nach Lösungen suchen müssen, um der Gesellschaft im 21. Jahrhundert die Augen zu öffnen. Der alte Herr Jagger könnte aus seiner Egomane herausreten und trällern: „I can't get no satisfaction.“ Und dieses Mal nicht nur aus reiner Lust.

Irina Slosar

Frau am Steuer



Wenn mein Liebster und ich uns ins Auto setzen und ich wissen möchte, „wer von uns beiden die Hosen anhat“, lohnt sich ein Vergleich unserer Friseurrechnungen. Er zahlt wesentlich weniger. Ich zahle zwar jährlich sechs Euro weniger Autoversicherung, als er im selben Zeitraum für den Haarschneider ausgibt. Pro Friseurbesuch bleiche ich aber satte 22 Euro mehr. Ebenso machen sich Unterschiede auf dem Gehaltszettel oder hinsichtlich der Positionsbeschreibung auf der Visitenkarte bemerkbar. So weit

erfüllen wir beide alle Klischees, doch im Fahrstil sind wir uns verblüffend ähnlich.

In der Welt der Stereotypen gibt es die Frau am Steuer. Die kann bekanntlich schlecht einparken. Stereotypen kann man statistisch erfassen: So sind Frauen um mindestens ein Drittel weniger an Verkehrsdelikten schuld, und die Männer fahren aggressiver. Nicht nur im Auto, auch im Familienleben – wie zu Weihnachten Inseraten der Frauenministerin zu entnehmen war. Ich erkläre meinem Sohn: „Siehst du, hier spielen wir mit Autos. Wenn du groß bist, nimmst du die Rolle des (gewalttätigen) Mannes ein. Und dass du mir ja gut einparken kannst.“ Natürlich nicht, aber angesichts der plakativ im öffentlichen Diskurs verwendeten Sprache entsteht Erklärungsbedarf. Die Menschheit liebt Stereotypen. Die WU Wien hat im Rahmen ihrer Karriereforschung drei Typen von Top-Managern ausgemacht: Singles, Verheiratete mit Hausfrau und Double Career Couples. Alleinerziehende, Geschiedene, Patchworker, bi- oder homosexuelle Top-Manager wurden nicht entdeckt, aber die Typologie von Frau und Mann wird weiter vertieft. Die „Frau am Steuer“ soll nicht mit „schlecht parken“, „rücksichtsvoll, zurückhaltend und unfallfrei fahren“ assoziiert werden. Frauen ans Steuer von Konzernen, mehr Gleichstellung anstelle Stereotypisierung. Und für den gleichen Haarschnitt auch den gleichen Preis.



Dass nicht alles Gold ist, was glänzt, müssen Väter ihren Söhnen im Technischen Museum erklären. Eine Vorbereitung auf die kniffligen Fragen der Juniors ist ratsam. Foto: Photos.com

Eine vorübergehende Modeerscheinung

Silberpfeil, Steyr, Bugatti und Porsche – Faszination ohne Alterslimit.

Thomas Jäkke

„Eines Tages wird man Karren zu bauen vermögen, die sich bewegen und in Bewegung bleiben, ohne geschoben oder von irgendeinem Tier gezogen zu werden.“ Diese weisen Worte stammen von Roger Bacon, einem Mönch und Gelehrten, der im Jahre 1214 geboren wurde. Und er lag nicht daneben. Sein Idee könnte durchaus die Ingenieurskunst angeregt haben. Wenngleich sich die Entwicklung vom Pferdefuhrwerk zum Hightech-Auto nicht gerade über Nacht vollzogen hat.

Bis zuletzt, also den Pionierjahren des Automobils, setzte man an oberster Stelle auf das bewährte Pferdefuhrwerk. „Ich glaube an das Pferd. Das Auto ist eine vorübergehende Modeerscheinung“, glaubte kein Geringerer als Wilhelm II. (1859–1941), Enkel Wilhelms I., deutscher Kaiser und König

von Preußen. Und sein Wort hatte ja nicht eine so mindere Bedeutung, dass es von den Ingenieuren einfach ignoriert werden konnte.

Hohe Ingenieurskunst

Die Faszination Auto hat dennoch obsiegt, wie auch Besucher der Autoausstellung „Chromjuwelen – Autos mit Geschichte“ im Technischen Museum in Wien derzeit erfahren können. Trotz drohender City-Maut, steigendem Sprit-Preis, Staus und extremer Umweltbelastung ziehen die ausgestellten Objekte die Besucher in ihren Bann. Edle Originale von der frühen bis zur jüngsten Autogeschichte sind dort zu bewundern, Staatskarossen, Rennwagen und Unikate, mit und ohne Chrom. Ganz gleich ob Fünfjähriger oder Greis, die edlen, herausgeputzten Exponate lassen die Herzen der Besucher höher schlagen.

„Warum werden diese Autos nicht mehr gebaut?“, fragt ein kleiner Junge seinen Vater. Angestrengt ringt dieser nach einer Erklärung, stottert etwas von Aerodynamik, Spritverbrauch und dass diese Autos nicht mehr modisch sind. Und so nicht mehr gebaut werden.

Die ausgestellten Silberpfeile, Jaguar, Rolls Royce, Steyr, Bugatti, Porsche und Co lassen die Kleinen jedoch nicht zur Ruhe kommen. „Aber schön sind diese Autos, viel schöner als die draußen auf der Straße. Warum?“, lässt er nicht locker. – „Damals gab es andere Konstrukteure und weniger Autos. Autos waren teuer und für viele Menschen nicht erschwinglich.“ Dass Österreich mit dem Austrodamler und Steyr früher eine eigene Produktion hatte, führt zur nächsten Frage. „Warum heute nicht mehr?“, erwidert der Knirps postwendend. Tja. Warum nur?

Consultant's Corner

The Tortoise and the Hare – Changing the Front Runner

In 2007, Toyota became the world's largest carmaker, with Honda, Kia, Hyundai close behind. As fuel prices soared, so did demand for clean diesel, hybrids, environmentally friendly, practical cars – yet attractive – think BMW's Minicooper. Like other revivals, this echoes the energy crisis of the 70's when gas guzzling Cadillacs (the SUV of today) were replaced by smaller cars. Today, manufacturers and dealers are consolidating; they are using E-commerce channels and blogs to belatedly respond to a credibility crisis but the playing field remains in turmoil. New markets in China and India, with a projected market growth expected to reach one billion vehicles by 2020 (NADA) are uncharted territory



for the US, which in 2007, experienced an eight per cent decrease in sales, selling only 30 per cent of the vehicles produced as the market increased globally (Scotiabank group). As India's Tata – priced at 1700 € – shows, a country can quickly transit from an off-shore manufacturing site to a high growth market. Minicoopers, Tata, all have the potential to reach a wider market, a younger generation seeking an affordable yet a linked-in lifestyle, more urbanized than their parents. Given the human ego and politics pushing for larger families, are people ready to accept a small fuel efficient company car which can't fit the entire family over a Lexus.

Lydia J. Goutas, Lehner Executive Partners