



Hauptsache Rotax:  
Die unterschiedlichsten Muster kamen nach Wels.



[1] 25 Jahre Rotax 912: Zum Geburtstag gab's Kuchen für die Gäste. [2] Rotax-Flugmotoren entstehen bei BRP-Powertrain in Handarbeit. [3] Das Führungsteam hinter den Flugmotoren freut sich über das Jubiläum. [4] Im Werk in Günskirchen entstehen in erster Linie Antriebe für Freizeitmobile aller Art – Flugmotoren sind eine eher kleine Sparte. [5] Ian Shaw und John Bradbury kamen aus der englischen Grafschaft Cheshire. [6] Piloten durften den Rotax 912 iS Sport im Flug erleben. Bernhard Altekemper begleitete sie in seiner FK 14.

## Blick hinter die Rotax-Kulissen Doppeltes Jubiläum

50 000 Motoren der Rotax-912-Reihe in 25 Jahren:  
Der Hersteller BRP-Powertrain feierte dieses Doppeljubiläum mit einem internationalen Fly-in im österreichischen Wels.

**N**ummer 50 000 ist – wie sollte es anders sein – ein Rotax 912 iS Sport. So heißt der jüngste Spross des Flugmotors, vorgestellt vor wenigen Wochen beim Sun 'n Fun und auf der AERO. Bald wird der Jubiläumsmotor seine Reise nach Südafrika antreten – doch zuvor galt es, diesen einen Motor und damit das ganze Unternehmen BRP-Powertrain (Bombardier Recreational Products) gebührend zu feiern.

25 Jahre ist es her, dass der Rotax 912 auf den Markt kam und (nicht nur) die UL-Branche aufrollte. 1989, als Zweitakter die UL-Szene dominierten, war der kompakte Viertakter mit Propellergetriebe eine kleine Revolution: Sparsam, kräftig und vergleichs-

weise leicht war dieser neue Antrieb namens Rotax 912. Der Hersteller ließ ihn zertifizieren und mischte somit auch auf dem Motorsegler- und VLA-Markt mit. Heute ist der Rotax 912 nicht mehr wegzudenken: Ob UL, LSA, VLA oder Touring-Motorsegler – geht es um leichte Zweisitzer, fällt fast immer auch der Markenname Rotax. Wettbewerber hatten und haben oft das Nachsehen.

### Einblicke in einen internationalen Konzern

Mit der Vorstellung des Einspritzers 912 iS hat sich BRP-Powertrain im März 2012 dem technischen Fortschritt gestellt und den Basismotor mit zeitgemäßer Technik

modernisiert. Mit dem 912 iS Sport geht jetzt ein nochmals weiterentwickelter Motor an den Start, der ebenfalls 74 Kilowatt (100 PS) stark ist, aber einen optimierten Drehmomentverlauf hat. Eine Umrüstung des 912 iS ist möglich.

Kunden, Piloten und das BRP-Team feierten diese Leistungen am Flugplatz des Fliegerclubs Weiße Möwe in Wels. Bei einer Tour durchs Werk im benachbarten Günskirchen durften die Gäste einen Blick hinter die Kulissen von BRP-Powertrain werfen.

Dort bekamen sie einen Einblick in die moderne Motorenfertigung des international aufgestellten Konzerns. 1140 Mitarbeiter sind im Werk von BRP-Powertrain in Österreich beschäftigt, 7100 sind

es weltweit. Dependancen unterhält BRP unter anderem in Kanada, Mexiko, USA und Finnland. Insgesamt rund 240 000 Motoren verlassen jährlich die Werke in Österreich und Mexiko. Die meisten dieser Antriebe werden in den eigenen Schnee-, Wasser- und Straßenfahrzeugen wie Ski-Doo, Sea-Doo und Can-Am Spyder Roadster eingesetzt. Auch für den Motorradbauer BMW werden in Günskirchen Antriebe gebaut. BRP erwirtschaftet einen Umsatz von rund zwei Milliarden Euro.

Mit 120 Mitarbeitern spielt die Flugmotorensparte im Gesamtpaket eine kleine, aber durchaus wichtige Rolle. Abseits der weitläufigen Produktionshallen mit ihren zum großen Teil automatisierten Arbeitsabläufen werden die Rotax-Flugmotoren noch weitgehend in Handarbeit gefertigt. Höchste Präzision ist hier gefordert. Meist werden Motoren der 912-Serie gebaut, von Zeit zu Zeit laufen aber auch noch Zweitakter vom Band. Jeder Motor muss vor der Auslieferung auf dem Prüfstand seine Fehlerfreiheit unter Beweis stellen.

Wenn nach 25 Jahren der 50 000. Motor produziert wird, ist dies ein

willkommener Anlass für lobende Worte der Prominenz. Mit dabei war das Rotax-Team aus Günskirchen, aus Kanada war François Tremblay, Director Rotax Aircraft Engines, gekommen, und der oberösterreichische Landtagspräsident Viktor Sigl hob die Bedeutung des Unternehmens für die Region hervor.

### So vielfältig ist der Rotax-Motor einsetzbar

Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch gab's am Flugplatz Wels. 160 Gäste aus 20 Ländern waren gekommen – viele von ihnen mit dem eigenen Flugzeug. John Brad-

bury und Ian Shaw etwa waren mit dem Eurostar auf dem UL-Gelände Arclid in der englischen Grafschaft Cheshire gestartet.

Ein Gang durch die Reihen zeigte die ganze Vielfalt der von Rotax-Motoren angetriebenen Flugzeuge. Zu sehen waren Selbstbauten wie die Europa, Motorsegler und ULs unterschiedlichster Machart, von der eher gemütlichen Tecnam P92 bis hin zu flotten Mustern wie Flight Design CT oder Virus SW von Pipistrel. Auch ein UL-Helikopter, registriert als Experimental in der Schweiz, landete in Wels. Bei Demoflügen konnten die Gäste den Rotax 912 iS Sport selbst erleben.

Einige Hersteller nutzten das Fly-in, um Kontakte zu potenziellen Kunden zu knüpfen. AutoGyro aus Hildesheim zeigte den geschlossenen Tragschrauber Cavelon, Aquila Aviation den Prototyp der A 211 mit dem Turbo-Rotax 914 und Aero-East-Europe aus Serbien hatte eine SILA im Gepäck.

Gekommen waren auch mehr als 200 Fahrer des Can-Am Spyder Roadster, dem dreirädrigen Spaßmobil von BRP. Bei der Abendveranstaltung kamen Piloten und Spyder-Fahrer ins Gespräch. Schließlich hat man ja eine gemeinsame Basis, nämlich einen Motor aus dem BRP-Konzern. **ae**

Patrick Holland-Moritz



**NOCH MEHR FOTOS**  
Sie möchten noch mehr Bilder sehen? Dann scannen Sie den QR-Code oder besuchen Sie [www.aerokurier.de/rotax\\_flyin](http://www.aerokurier.de/rotax_flyin)



Fotos: Holland-Moritz, BRP-Powertrain (3)



Aquila Aviation war auch da. Ralph Schellhase brachte die A 211 mit Rotax 914 zum Glänzen (links). Oben: Auch diese Tecnam P92 stand für Demoflüge bereit.