

# Autodesign : nur "Traumspiele"? : ein prominenter Autodesigner schreibt über sein Metier

Autor(en): **Muth, Hans A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **3 (1990)**

Heft 7

PDF erstellt am: **11.07.2024**

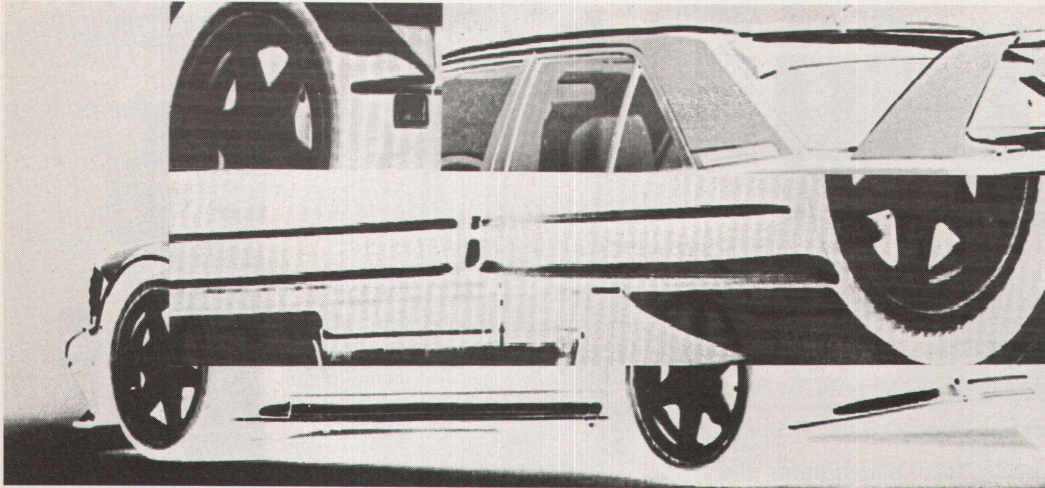
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119230>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



MONTAGE: H. SONDEREGGER

Der Autodesigner Hans A. Muth, Lehrer am Art Center College of Design in La Tour-de-Peilz, zu «seinem» Thema, dem Autodesign. Der Beitrag entstand auf Anfrage der Redaktion von «Hochparterre» als Antwort auf den Artikel «Taxi im Weltall», in dem sich Köbi Gantenbein mit Transportdesign auseinandergesetzt hat («HP» Nr. 5).

# Autodesign: nur «Traumspiele»?

Einen parteiischen Beitrag zum Auto erwarten Sie von mir. Um dafür zu sein, muss man kritisch sein, konstruktiv-kritisch angesichts der geflügelten, niedergelegten plastifizierten «Traumspiele» (Zitat einer Automobilzeitschrift), in einheitliche Farbe getaucht und mit flott-eleganten Beinamen ausgezeichnet. Rattenfänger oder Überdruss?

Interessant ist, dass die Automobilindustrie trotz attraktiver, qualitativer und äusserst tüchtiger Beiträge ihre Schwerpunkte nach wie vor in Äusserlichkeiten packt.

Wie ernsthaft hier Antworten auf ungestellte Fragen gegeben werden, zeigte die Firma Daimler-Benz mit ihrem Modell «Evolution II» 190 E 2.5-16: Was muss hier eigentlich auf der Strasse gehalten und vor dem Abheben bewahrt werden? Kann ein solches Fahrzeug verlorengegangene Sensibilitäten wiederbringen, homogene Verkehrsabläufe entstehen lassen, Respekt und Akzeptanz gedeihen lassen?

Die immer dichter werdenden Städte, Stadtautobahnen, Parkmöglichkeiten zwingen zu ruhiger, gemässiger Gangart: Fliessender Verkehr heisst die Wunschformel. Also muss kompensiert werden, interpretiert werden. Ein Jaguar verlockt nicht zum Rasen, obschon mit seinen zwölf Zylindern ein

potentes Fahrzeug, beeinflusst sein elegantes, auf entspanntes Fahrerlebnis ausgerichtete Interieur zu unaggressiver Fahrweise. Das Lenkrad «erlaubt» die ganze Hand, erfordert sie aber nicht, im Gegensatz zum gering dimensionierten «Sportlenkrad», unterarmstarker Durchmesser verlangt nach kräftigem Griff: Packen wir's an! Meine Antworten zu Ihren Fragen als Beitrag zum «Hochparterre» kommen spät: Ich bin seit kurzer Zeit einem Virus ausgesetzt, einem japanischen mit Namen «Miata», medizinische Kurzbezeichnung ist «MX-5», das Virus entstammt der englischen Lotusblüte, die von dorthier nach Japan getragen wurde und mit frischem Westwind über Kalifornien zu uns nach Europa kam und nun hier ihre Opfer nicht nur sucht, sondern «süchtigt». Es ist natürlich der kleine Roadster von Mazda Japan, der alles hat, was ein modernes Auto haben sollte: Charakter!

Dass die ergonomischen und funktionalen Bedingungen erfüllt sind, darf heutzutage erwartet werden. Und trotzdem gibt es auch bei diesem Produkt Lobenswertes. Ergonomie: Das Verdeck lässt sich im Sitzen auf- und wieder zuklappen, und dies sogar von Frauen! Übersichtliches Layout innen, mit kleinen versteckten Ablagen und Staufächern: Der Fahrer kennt sie. Dies alles frech-sexy auf vier Räder gesetzt, selbstbewusst trotz weicher Linien und Akzente: Es lädt zum selber Wagenwaschen ein, und man kann dreidimensional nachvollziehen, mit

wieviel Freude, Begeisterung und Enthusiasmus hier Designer, Techniker und ein risikofreudiges Management wieder etwas in unsere uniformierte Strassenwelt setzten: den schon klassisch englischen Roadster. Und wieder einmal aus Japan! Wieder kopiert? Nein, interpretiert!

Die Japaner hatten nie Gelegenheit, ihre eigene automobilistische Entwicklungsgeschichte zu betreiben. Das Auto wurde ihnen, wie so viele andere technische Dinge, vorgekaut und abgeschmeckt ins Land gesetzt. Wir werden länger im Auto sitzen müssen in Zukunft, um von A nach B zu kommen. Und nun heisst es, die scheinbar verlorene Zeit in erlebte umzusetzen: Das Interieur, die Ausstattung, das gesamte Innenlayout steht in Frage. Da man sein geliebtes Auto nicht selber schiebt und sich somit an den Formen von aussen nicht erfreuen kann, lässt sich die Qualität des Designs nur in Berührungspunkten wie Schalter, Lenkrad, Sitzen, Ablagen, Ablesbarkeiten, Akustiken persönlich nachempfinden und somit bestätigen: Design repräsentiert!

Während sich die übernotwendigen alternativen Transportsysteme harmonisch in die Erfordernisse der Umwelt integrieren, scheint sich das Automobil nur dank der aufgesetzten «Heckleitwerke» mühsam auf dem Boden der Tatsachen zu halten: Interessant, das «Miata»-Virus beflügelt ausschliesslich positive Empfindungen.

Das derzeitige Automobildesign erinnert mich an die beiden römischen Senatoren, die sich bei abendlicher Völlei fragen: «Du Plinius, was machen wir nach der Orgie?»

Nun habe ich wohl das eigene Nest beschmutzt und wollte doch bloss parteiisch «beitragen».

HANS A. MUTH

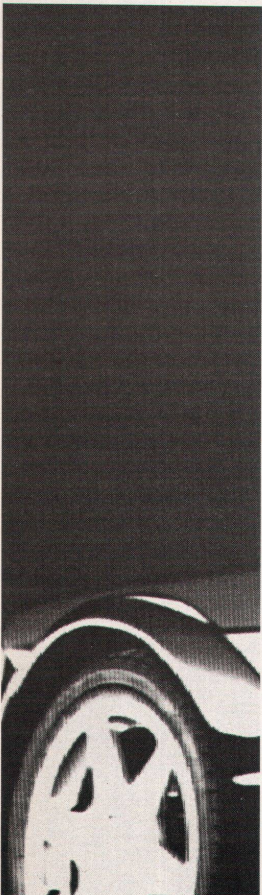


FOTO: PO

HANS A. MUTH hat seine Karriere als Autodesigner für die verschiedensten grossen Marken gemacht. So trägt der Ford Capri seine Handschrift, mehrere Töfys von BMW, auch ein (nie in Serie produziertes) Velo von Villiger. Seit 1989 leitet er die Abteilung Transportdesign in La Tour-de-Peilz. Unter seiner Leitung erarbeiteten Studenten Vorschläge für die Neugestaltung von Taxien.