

STEPHEN BAYLEY

Originalfotos von Tif Hunter

CARS

FREIHEIT

STIL

SEX

POWER

BEWEGUNG

FARBE

DELIUS KLASING VERLAG





Überall bewegen sich Automobile
mit riesigen Heckflossen wie Fische fort;
eine wilde Unterwürfigkeit
gleitet auf Schmieröl vorüber.

Robert Lowell, *For the Union Dead*, 1964

Inhalt

10	Einleitung	74	Porsche 356 1949	126	Ford Thunderbird 1954
	Die Natur baut keine Maschinen	78	Citroën 2CV 1949	130	Alfa Romeo Giulietta Sprint 1954
		82	Volkswagen 1949	134	Lancia Aurelia B24 1955
34	Ford Model T 1908	86	Ford 1949	138	MGA 1955
38	Citroën 11CV Traction Avant 1934	90	SAAB 92 1949	142	FIAT 600 1955
42	Lincoln Zephyr 1935	94	Volkswagen Transporter 1950	146	Citroën DS 1955
46	Chrysler Airflow 1936	98	Lancia Aurelia B20 GT 1951	150	BMW 507 1955
50	BMW 328 Mille Miglia 1939	102	Bentley R-Type Continental 1952	154	Volvo Amazon 120 1956
54	Jeep 1941	106	Studebaker Starlight 1953	158	FIAT Multipla 1956
58	Cisitalia 1947	110	Panhard Dyna 1953	162	Chevrolet Bel-Air 1957
62	Cadillac '61 1948	114	AC Ace 1953	166	Ford Fairlane 500 Skyliner 1957
66	Jaguar XK120 1948	118	Chevrolet Corvette 1953	170	Lotus Elite 1957
70	Land Rover Series 1 1948	122	Mercedes-Benz 300SL 1954	174	FIAT 500 1957

178 Nash Metropolitan 1958	230 Lancia Flavia Zagato 1962	282 Toyota Corolla 1966	334 Renault 5 1972
182 Jaguar Mark II 1959	234 Ford Cortina 1963	286 Volvo 144 1966	338 Volkswagen Golf 1974
186 Volvo P1800 1959	238 Porsche 911 1963	290 Alfa Romeo Duetto Spider 1966	342 SAAB 99 Turbo 1977
190 Chevrolet Corvair 1959	242 Buick Riviera 1963	294 NSU Ro80 1967	346 FIAT Panda 1979
194 Austin A40 1959	246 Rover P6 1963	298 Alfa Romeo Montreal 1967	350 Ford Sierra 1982
198 Mini 1959	250 Mercedes-Benz SL 1963	302 Ferrari Daytona 1968	354 Audi 100 1982
202 Cadillac Eldorado Biarritz 1959	254 Chevrolet Corvette 1963	306 Jaguar XJ6 1968	358 Renault Twingo 1992
206 Lincoln Continental 1961	258 Panhard 24CT 1963	310 Citroën SM 1970	362 smart 1998
210 Jaguar E-Type 1961	262 Ferrari 250 GTO 1963	314 Range Rover 1970	366 Renault Avantime 1999
214 BMW 1500 1961	266 Ford Mustang 1964	318 Alfasud 1971	370 Nissan Cube 2002
218 NSU Prinz 1961	270 Pontiac GTO 1964	322 FIAT 130 Coupé 1971	374 BMW 5 2003
222 Alfa Romeo Giulia 1961	274 Toyota 2000GT 1965	326 Lamborghini Countach 1971	
226 Renault 4 1961	278 Oldmobile Toronado 1966	330 BMW 5 Series 1972	378 Danksagungen

Einleitung

Die Natur baut keine Maschinen

Dies ist kein Buch über Autos.

Zumindest nicht im Sinne von Technik, Entwicklung, Crashtests, Umwelteinflüssen, Fahrdynamik oder Motorsport. Es handelt auch nicht von der Autoindustrie oder der Produktion. Sie werden keine Hinweise zu Motorleistung, Geschwindigkeit, Beschleunigung oder Ähnlichem finden und ganz selten Angaben zu Kosten.

Es geht auch nicht um den Genuss des sportlichen Fahrens, den Hormonschub vom »klack-klack-klack« des Durch-die-Gänge-Schaltens, während sich die Nackenmuskulatur anspannt, der Auspuff patscht und die Landschaft in unscharfen Bildern vorbeifliegt.

Auch handelt das Buch nicht von der höchst irdischen Folter des Pendelns in Blech gewordener Großserien-Langeweile. Es geht nicht um die schlichten Daten – die Wirtschaftlichkeit, die Erbsen, die Zähler – die das Auto einmal zum wichtigsten Produkt Amerikas machten. Mein Thema ist ein weit weniger greifbares – die Kunst.

Weil es letztendlich die Kunst war, die das Automobil wirklich zu Amerikas wichtigstem Produkt machte, dann später zu Europas und danach zu Japans. Der Pionier der Managementberatung, Alfred McKinsey, glaubte daran, dass alles messbar sei. Und er hat ein ganzes Wirtschaftssystem (eines, mit dem sich die Hersteller und die Regierungen immer noch herumquälen) auf dem Gedanken aufgebaut: »Was sich messen lässt, lässt sich auch managen«. Aber so kraftvoll Kunst auch sein kann, ist sie doch notorisch resistent gegen Messungen und Management jeder Art. Seit die Automobilhersteller in den 1920er-Jahren die Kunst für sich entdeckten, gab es viele Versuche, sie zu managen und zu systematisieren, aber keiner dieser Versuche verlief erfolgreich. Sogar in einer so hierarchischen und klar strukturierten Branche wie der Automobilindustrie, sind die wirklich großen Automobile Produkte des kreativen Geistes – anders, respektlos, verflucht – und keineswegs Ergebnisse eines wissenschaftlich geprägten Managementstrebens. Neben der Popmusik und den modernen Medien sind diese großartigen Automobile der einzige Beitrag unserer Zeit zur Kulturgeschichte. Der 57er Chevrolet Bel Air ist mindestens genauso interessant wie ein 57er David Smith – mit dem entscheidenden Unterschied, dass er sich weitaus häufiger verkauft hat. Es gibt keine Formel für die Berechnung der ästhetischen Wirkung, aber meinem subjektiven Gefühl nach liegt der Chevy – in der allgemeinen Weltordnung – deutlich vor der Skulptur in der Galerie.

Dies ist ein Buch über ungefähr 80 der großartigsten Automobildesigns aller Zeiten – solchen, die sich Konventionen widersetzen und die Messlatte höherlegten. In einer Zeit, in der die Tage des Verbrennungsmotors gezählt sind, ist dies ein beinahe elegisches Buch, weil es sowohl die Möglichkeiten als auch die Zwänge in Nicolaus August Ottos Viertakt-Verbrennungszyklus waren, die die Grundzüge dieses wundervollen, einzigartigen Ausdrucks des menschlichen Geistes geschaffen haben, den wir als »das Automobil« kennen. Schon bald werden die vier Takte seines Motors Geschichte sein, aber ihr Erbe ist immer noch präsent, damit wir es genießen können. Nichts, nicht einmal ein Gebäude, drückt in seinem Design mehr Leidenschaft, Fachwissen und Kühnheit aus als das Automobil. Dies ist ein Buch über Automobile als wahrhaft magische Objekte.

Aber dies ist kein Buch über Figoni & Falaschi, Chapron, Labourdette, de Villars, Letourneur et Marchand, H. J. Mulliner und Franay – einige der

berühmten Karosseriebauer und Kunsthandwerker der ersten Stunde, die Metall in träge fließende Formen auf ein aristokratisches Fahrgestell zauberten. Wie zum Beispiel Jay Gatsbys Rolls-Royce (in Gelb mit grünen Lederpolstern). Von diesen Meisterwerken des Automobilbaus gab es kaum einmal mehr als ein Exemplar: Ein auf diese Weise hergestelltes Auto war so einzigartig wie ein Couture-Kleid von Poiret. Sicher hat für Scott Fitzgerald der Rolls-Royce als Motiv hergehalten, das bestimmte Dinge über die gesellschaftliche Mobilität des jeweiligen Besitzers aussagte. Aber dieses Buch handelt auch nicht von berühmten Einzelstücken.

Stattdessen handelt dieses Buch von Autos, die in Serie produziert wurden (obwohl bei einigen Ferraris und Lamborghinis die Serie nur sehr klein war und von einem hohen Maß an Handwerksarbeit geprägt war). Dies ist ein Buch über Automobile als das ultimative Produkt des konsumorientierten, industriellen Kapitalismus. Es erzählt von der Massenproduktion. Le Corbusier sagte, dass Massenproduktion zu Normen führt und dass Normen zur Perfektion führen. Nur wenige Autos waren jemals oder sind perfekt, abgesehen vielleicht von dem kurzen Augenblick, in dem sie nagelneu sind und von dem winzigen Zeitraum (bevor sie Kratzer bekommen, schmutzig werden oder veraltet sind), in dem sie das ultimative Produkt von Kunst und Industrie darstellen. Zumindest bis zum nächsten Jahr.

Um das Jahr 1901 stand die grundlegende Architektur des Automobils durch Daimlers Mercedes fest (schon hier gibt es einen Hinweis darauf, wo die Entwicklung hingehen würde: Der Mercedes war nach einem Mädchen benannt, der Tochter eines Daimler-Importeurs). Das Automobil hatte vier Räder. Es gab vier Sitzplätze, und einer von ihnen befand sich hinter dem Lenkrad (obwohl zunächst ein Steuerhebel eingesetzt wurde). Einer von Dr. Ottos Verbrennungsmotoren wurde in der Front oder im Heck des Automobils montiert. Manchmal gab es auch nur zwei Sitzplätze. Der Aufbau konnte offen wie bei einem Kinderwagen oder geschlossen wie bei einer Karosse sein. (Zum Automobilvokabular gehören Begriffe wie »Berlinetta« und »Limousine« – abgeleitet von alten Kutschentypen, ihrerseits inspiriert durch ihre regionale Entstehung). In den ersten Jahren ähnelte das Automobil sehr stark dem, was man wortwörtlich als Kutsche ohne Pferde bezeichnen konnte, aber mit den technologischen Fortschritten und der langsam wachsenden Zugänglichkeit der Automobile für die Öffentlichkeit – irgendwann waren Autos nicht mehr nur Spielzeuge der Aristokratie – hielt die Kunst Einzug in die Branche.

In den Jahren, mit denen sich dieses Buch befasst, hat die wenig flexible Architektur des Automobils die Designer dennoch zu einer erstaunlichen Formenvielfalt inspiriert. Innerhalb eines festen Rasters, so starr aufgebaut wie die klassischen Stilrichtungen, wurde Metall (und gelegentlich auch Kunststoff) geschmiedet, gebogen, gepresst, gestreckt, perforiert, verchromt und lackiert, um dem Automobil einen emotionalen Ausdruck zu verleihen. Die Bandbreite der Proportionen und Ausdrucksformen scheint unbegrenzt zu sein. Menschen, die sagen, dass alle Autos gleich aussehen, haben keine Augen im Kopf. Die Vielfalt und der Erfindungsreichtum sind erstaunlich,

Automobildesign verwandelt Rohmaterialien in eine Form des Ausdrucks.

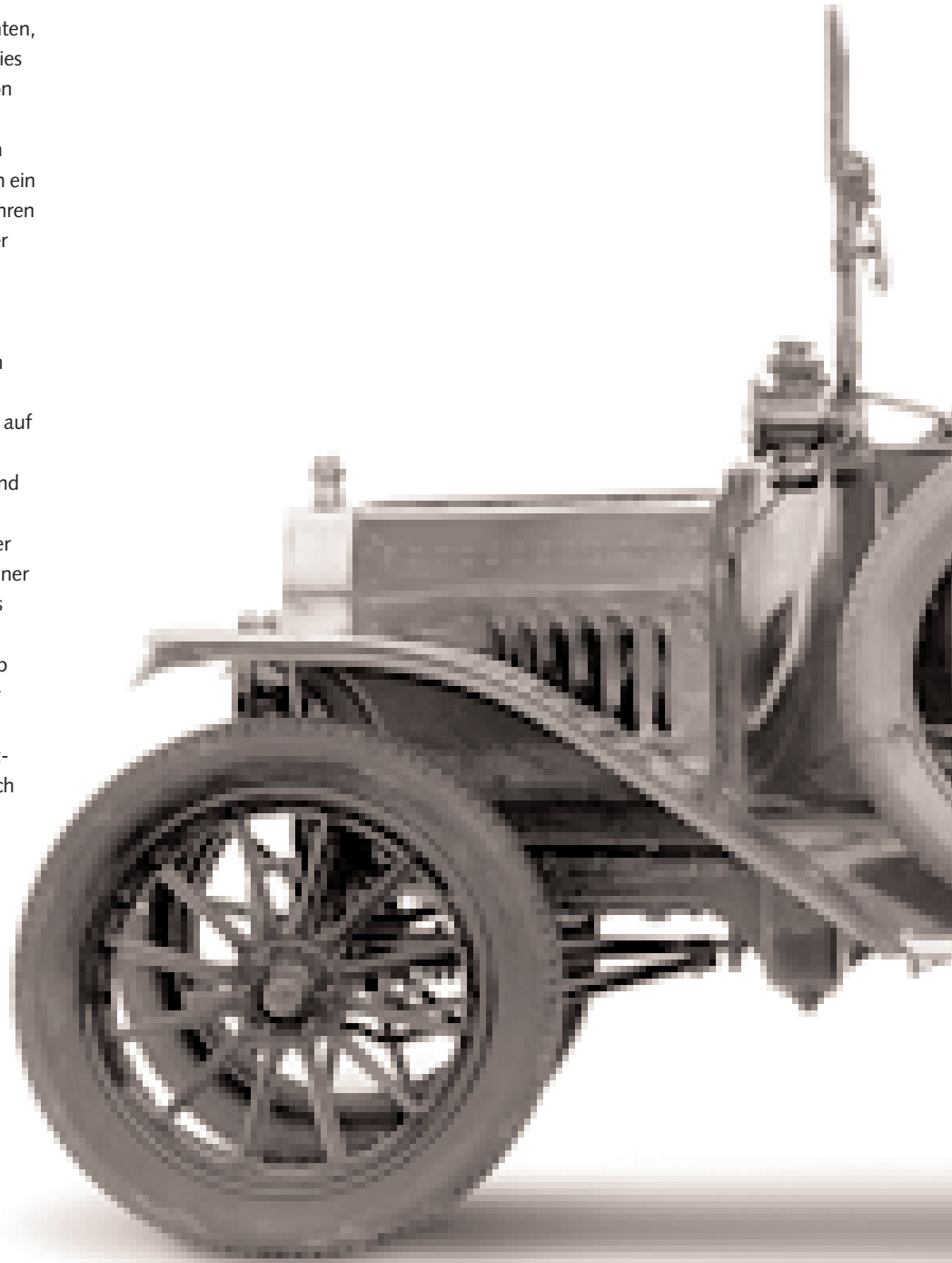
Dies ist das Stahlager von Renault, fotografiert durch den Unternehmensfotografen Robert Doisneau im Jahre 1935. Schon bald werden die Rohlinge und Bleche zu Skulpturen (linke Seite).

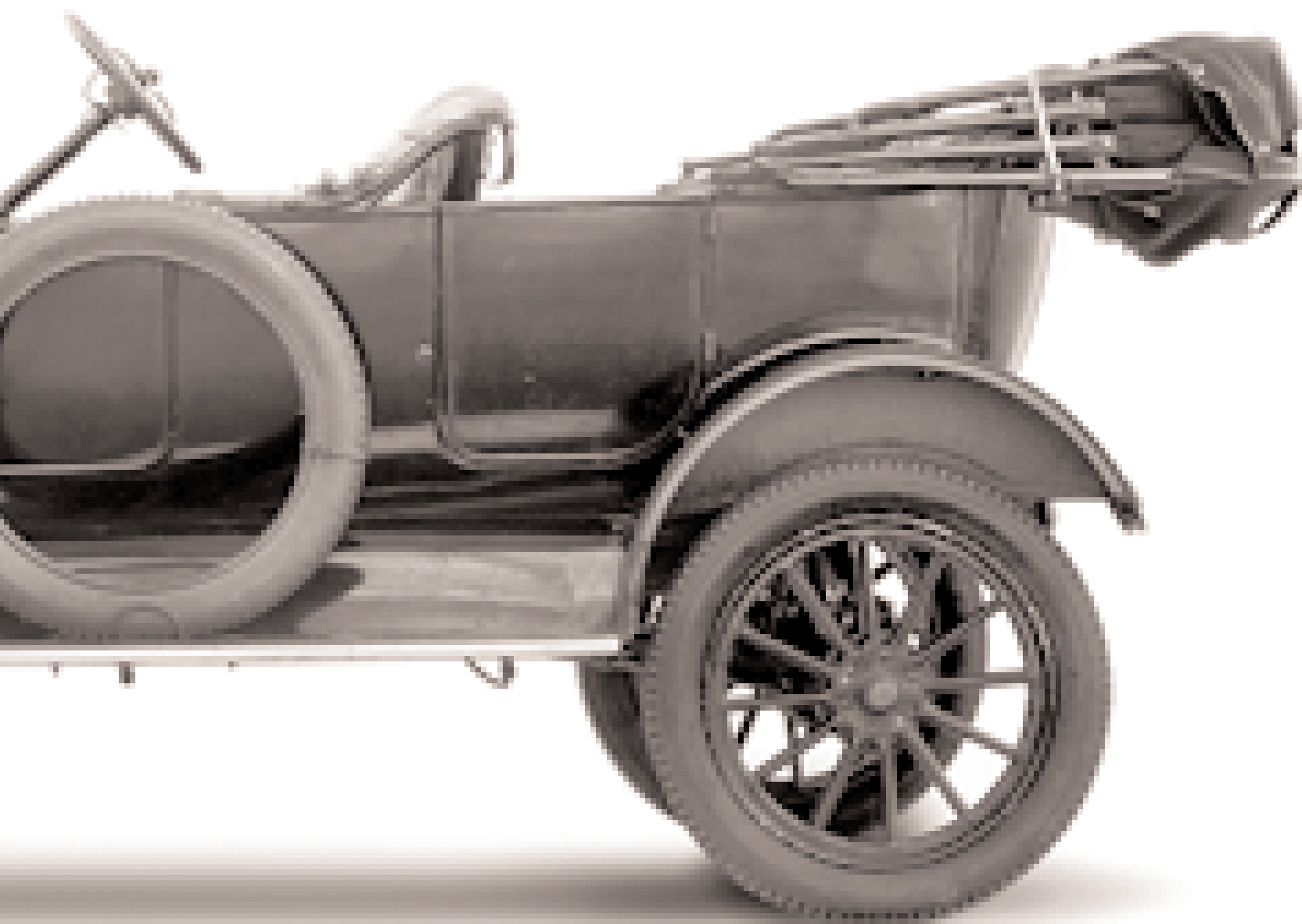
1908

Ford Model T

»Schnellere Pferde« – das war Henry Fords Grundprinzip des Automobils. Er war nicht der Designer des Model T (das war die Arbeit seines guten Freundes Childe Harold Wills, unterstützt von zwei ungarischen Immigranten, Josef Galamb und Eugene Farkas), aber es war Ausdruck seines Genies. Dies ist das Auto, das Amerika motorisierte, und seinen Fahrer »auf einen Thron setzte«, wie der Schriftsteller E. B. White es ausdrückte. Fords berühmte Fließbandfertigung wurde durch einen Besuch in einem Schlachtbetrieb in Chicago inspiriert. Im Jahre 1914 benötigte Ford lediglich 93 Minuten, um ein Auto zu montieren. Die Errungenschaft löste bei Aldous Huxley einen wahren Begeisterungstaukel für Geschwindigkeit aus. In seinem Zukunftsklassiker *Brave New World* (*Schöne Neue Welt*) begann Huxley den Kalender in »Years of our Ford« (in Anlehnung an »Years of our Lord«, die Jahre des Herrn) einzuteilen. White beschrieb das Planetengetriebe als »halb Metaphysik, halb Reibung«. Die Neuerungen waren weder technologisch noch ästhetisch, sondern sozial und wirtschaftlich.

Das Auto demokratisierte den Luxus des Reisens; nicht so sehr als Einfluss auf die amerikanische Szene, sondern als die amerikanische Szene selbst. Die Entwicklung des Model T entsprach dem US-System en miniature: während die Verkaufszahlen stiegen, fiel der Preis. Die ersten Model Ts waren dunkelblau, aber als Henry Ford herausfand, dass schwarze Farbe schneller trocknete, konnte man jede Farbe haben, solange sie schwarz war. (Mit einer Produktion, die täglich eine Fläche von ca. 80 Hektar füllte, brachte dieses Wirtschaftsmodell sofortige Kostenersparnisse.) Strapazierfähiger Vanadiumstahl und einfache Komponenten machten es unverwüstlich. Ab 1919 gab es elektrische Anlasser. In den 1920er-Jahren war der Preis unter \$ 300 gefallen. Es gab einen Zeitpunkt in dem 19-jährigen Leben dieses Autos, da man im Sears Roebuck-Katalog mehr Seiten mit Model T-Ersatzteilen fand als mit Herrenbekleidung. Selbst im Jahre 1936 konnte man sich noch eine Hinterachse per Post zuschicken lassen. Während eines Festbanketts anlässlich des millionsten Model T erhob sich Henry Ford und sagte: »Meine Herren, eine Million von Irgendetwas ist eine ganze Menge.«









1971

Lamborghini Countach

Der Grundriss eines Lamborghini Countach lässt erkennen, dass er vom Konzept her eher eine nicht von dieser Welt stammende Origami-Grafik ist, obwohl er nicht aus japanischem Papier gefertigt wurde, sondern aus Aluminium mit Flugzeugqualität. Der Prototyp, Project 112 genannt, wurde anlässlich des Genfer Salon de l'Automobile im Jahre 1971 vorgestellt. Der Zeitabstand von zehn Jahren nach der Vorstellung des Jaguar E-Type an gleicher Stelle, erlaubte der Öffentlichkeit, genug Reserven zum Staunen zu sammeln, die sie beim Betrachten dieses erstaunlichen Autos absolut brauchte. Der Countach wurde von Marcello Gandini entworfen, der den vakanten Platz bei Carrozzeria Bertone einnahm, als Giorgetto Giugiaro sich 1965 selbstständig machte. Gandinis Stil vereint aggressive Kantigkeit und dramatische Proportionen mit einer erhabenen Ablehnung von Alltagstauglichkeit. Die charakteristischen Scherentüren des Countach waren nötig, da konventionelle Türöffnungen an diesem unglaublich breiten Fahrzeug nicht praktisch waren. Herausforderungen an die Funktionalität bestanden unter anderem in der vernachlässigten Sicht nach hinten, die mittels eines periskopartigen Rückspiegels nicht viel besser wurde. Die Fahrgastzelle befindet sich sehr weit vorn und ist mit zeitgenössischen Digitalinstrumenten ausgestattet.

Das Auto ist nur 1 m hoch. Der Name ›Countach‹ entstammt dem Dialekt aus dem Piemont-Gebiet und ist ein Ausruf des Erstaunens, zum Beispiel beim Anblick einer außergewöhnlich attraktiven Frau. Das Auto wurde von 1974 bis 1990 produziert und begründete die Kategorie ›Superauto‹. Superautos gehören zu einem spezifischen Moment in der Geschichte, als ob sie durch ein kollektives Bedürfnis zur Existenz gezwungen wurden. Es hat immer schon Automobile mit extremer Leistung oder extremem Aussehen gegeben, aber das Erscheinen einer identifizierbaren Gruppe mit erkennbaren gemeinsamen Variationen hinsichtlich Typ und Verhalten, die ein Industrieanthropologe erkennen würde, gehört zu den späten 1960er- und frühen 1970er-Jahren. So, wie dieses Zeitalter die Entstehung und Abgrenzung von mächtigen und charismatischen Supergruppen von der Menge gewöhnlicher Popgruppen erlebte, so wurde das Superauto zu einem Typus, als die breite Masse von Wogen genialer kleiner Autos mit Vorderradantrieb gesättigt war. Nach so viel unbedarfter Kundenzufriedenheit war ein extremer Anreiz am anderen Ende des Marktes vonnöten. Der Countach ist definitiv ein Superauto: mit solch einer dramatischen Form, dass er noch nach mehr als 35 Jahren verblüfft. Superautos mögen lächerlich sein ... aber sie sind niemals langweilig.



Superauto: [Ursprung unklar] Von ›super‹ (lateinisch) über, oben, darüber hinaus, überdies, übermäßig; und ›Auto‹ (car: mittelalt. Englisch), ein Wagen. Ein privater Personenkraftwagen, für gewöhnlich italienisch, häufig mit laszivem und skandalösem Aussehen, mit erstaunlichen Proportionen. In der Regel für den Transport von zwei Personen, gekennzeichnet durch Höchstleistung, aufrührerischer Ablehnung sekundärer Wirtschaftlichkeit und völliger Missachtung jeglicher Basisfunktionalität. Eine Tugend aus Extravaganz und Unbequemlichkeit.



