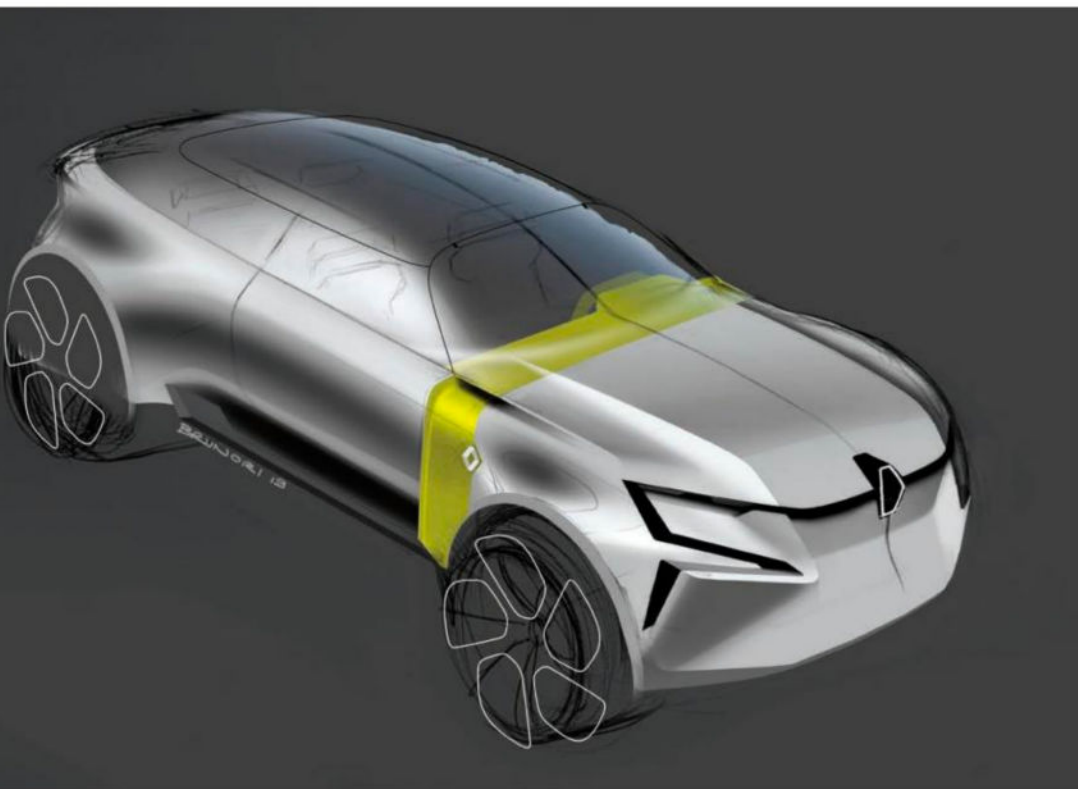


# Die Hässlichkeit der Grösse

Es gibt wenige Dinge, die wir rein formalästhetisch kritisieren. Das Auto gehört dazu. Dabei fällt auf, wie Grösse die Form zerbeult.

Text: Meret Ernst, Entwurf: Marco Brunori



Der Concept Car «Morphoz» von Renault zeigt, wie ein E-Auto um vierzig Zentimeter verlängert wird, um für lange Strecken zusätzliche Akkus aufzunehmen. Marco Brunori hat das Exterieur der Studie gestaltet und verantwortet das modulare Konzept.

Normalerweise fallen uns Autos als Teil einer Blechlawine gar nicht gross auf. Stossstange an Stossstange verschwinden sie in einer kompakten Masse. Doch sind die Strassen leer gefegt wie während des Lockdowns fällt auf, wie brutal hässlich ihre Karosserien sind.

Das gilt vor allem für die bulligen Autos, die mit ihrem breiten Radstand die Parkplätze schrumpfen lassen. Überdimensionierte PWS gehören zur Familie der SUVs, unterteilt in die Gattungen Offroader, kompakte Softroader, SUV-Coupés, Mini-SUVs, Crossovers oder so ähnlich. Über die Klassifikation wird gestritten, denn zwischen den Arten wird fröhlich gekreuzt. Es gibt Exemplare, die sehen aus wie falsch skalierte Kombis und Kombis wie

Möchtegern-SUVs. Die Kleinen pumpen sich auf, als hätten sie im Gym zu viele Steroide erwischt. In dieser Familie zählt Grösse. Das hat evolutionäre Gründe, waren die Vorfahren doch im Gelände unterwegs. Im urbanen Habitat wirken die domestizierten Exemplare zu gross. Aber das ist pure Absicht und Grund für ihre Hässlichkeit.

Stadtgeländewagen entstanden allerdings nicht für europäische Städte und Agglomerationen, sondern für Absatzmärkte im arabischen Raum und in Russland. Oder in China. Nach dem Vorbild von amerikanischen Pickups, für Länder also, in denen Platz keine Rolle spielt. Umso mehr der Auftritt. Das gefällt laut Statistik immer mehr Autokäuferinnen und Autokäufern. Gross sind sie, aber wofür?

Dabei schliesst Grösse Stil nicht aus, wie die domestizierten Geländewagen in den frühen 1970er-Jahren bewiesen. Damals sah man dunkelblaue und moosgrüne Range Rover in Gstaad und St. Moritz aufkreuzen. Wegen der vereisten Auffahrt zum Chalet. Kein Ding für die Geländewagen, die sie bis 2002 tatsächlich auch waren. Es machte sich gut, in Gummistiefeln und Tweed aus dem hohen Auto auszu steigen und eine Dunhill King Size anzuzünden.

Parallel mit der ursprünglichen Geländegängigkeit verloren die Modelle auch den Nimbus ihrer Herkunft aus dem englischen Landadel. Ersetzt wurde er durch Pop und durch Popularität. Mit dem Range Rover Evoque, der ab 2011 in zwei Generationen entwickelt wurde, war fertig mit edel. Das von Victoria «Posh» Beckham designte Sondermodell kündigte 2012 den Abstieg an. Der Tiefpunkt kam 2014, als die exakte Kopie eines chinesischen Herstellers auf der Guangzhou Auto Show vorgestellt wurde. Sie sah dem Vorbild so ähnlich, wie das die x-beliebige Kopie eines billigen Toasters auch tut. Auch wenn der chinesische Hersteller den Plagiatsprozess verlor: Die Option Eleganz war dahin.

## Neue Aufgaben

Das Zwitterhafte des Stadtgeländewagens liegt in seiner DNA. Es betrifft alle Exemplare der Familie, als wärs eine Erbkrankheit. Damit die Modelle allen gefallen, können sie alles, aber nichts richtig. Die Übersicht aus einer hoch liegenden Karosserie wurde dem Wunsch nach sportlichem Ausdruck (Dynamik!) einerseits und dem subjektiven Sicherheitsbedürfnis des Fahrers (Panzer!)

## Ein Auto, das alles ausserhalb seines Blechs ins Unrecht setzt – weil es zu schwach ist.

andererseits geopfert. Deutlich wird das im Verhältnis von Fensterfläche zur Karosserie: Im Rückblick habe sich die Ratio von etwa 1:1 in den 1970er-Jahren hin zu absurden 1:4 verändert, schalt der Autodesigner Paolo Tumminelli seine Kollegen schon 2012. Blech gewinnt.

Inzwischen sieht die Fahrerin aus den Schweinsäugigen Fenstern kaum mehr auf die Strasse, und auch nicht über die hochgezogene Motorhaube. Kameras sorgen dafür, dass sie das eben vor die Schule gebrachte Kind beim Manövrieren nicht unabsichtlich überfährt. Je grösser und unübersichtlicher der Wagen, desto indirekter wird der Bezug zur Umwelt. Dieses Problem löst das Autodesign geradezu lehrbuchartig. Es reagiert mit einer technischen Lösung auf das selbst geschaffene Problem. Je grösser der SUV, desto mehr Fahrassistenzen sind nötig. In der Masse verschwindet zudem der evolutionäre Vorteil, den eine hoch liegende Karosserie dem einzelnen Fahrer bietet. Und mehr werden es, wie die Statistik zeigt.

## Das Elend mit der Hüfte

Dafür ist das Einsteigen bequem. Entscheidend ist der H-Punkt. H wie Hüfte. Er bildet den Drehpunkt zwischen Oberschenkel und Oberkörper. Je höher er im Verhältnis zu Strassenniveau oder Fahrzeugboden konstruiert wird, desto einfacher gelingt uns das gymnastische Zusammenfallen, mit dem wir einsteigen. Von ihm wird abgeleitet, wie viel Raum über dem Kopf, wie viel Distanz zu Lenkrad und Pedalen dem Mustermann gewährt wird. Von innen

wird die Silhouette des Wagens definiert; danach folgen Motor, Rücksitze, Kofferraum und alles andere. Doch allzu hoch darf dieser Punkt für kleinere Menschen nicht liegen. Technisch gesehen basiert der H-Punkt auf dem Hüftgelenk eines männlichen Modells im fünfzigsten Perzentil, seitlich betrachtet. Es liefert die Grundlage für Konstruktionsnormen. Und ist auch dafür verantwortlich, dass Frauen und nicht konforme Körper im Fall der Fälle weit stärker von Verletzungen betroffen sind.

## Das Überholprestige

Die wichtigste Funktion der Grösse liegt im Status, der sich schon immer über schiere Grösse definiert hat. Eine Tautologie, also muss sie formal übersetzt werden. Im SUV wird Grösse nicht nur im Design, sondern auch im Styling sichtbar. Der Unterschied? Design meint die Komposition, Volumen und Silhouette, die Grossform sozusagen; Styling kümmert sich um die Ornamente, um die Sicken, Chromspangen und Zierleisten.

Beides vermittelt sich in dem, was «Überholprestige» bedeutet. Wer in einem Fiat Panda auf der Überholspur einer deutschen Autobahn in den Rückspiegel blickt, weiss, was damit gemeint ist. Es berechnet sich aus Grösse mal Kraft mal Ausdruck. Je animalischer die Mimik, desto besser: schräggestellte Scheinwerfer wie die Augen eines Adlers, ein überdimensionierter Kühlergrill mit blitzenden Zähnen und aufgesetzter Chromspange. Und weil die Front des SUVs auf Höhe Schulterlinie des Kleinwagens endet, ist klar, wer im Statusrennen gewinnt. Selbst wenn der Überholer eine getarnte Familienkarre ist.

## Angetrieben

Inzwischen können SUVs auch hybrid und elektrisch, sind also auch etwas grün. Ihren Auftritt haben sie allerdings nicht angepasst. Nur wer genau hinschaut, sieht den Modellen das Innenleben an. Die Meinungen, ob sie offenbaren sollen, was sie antreibt, gehen auseinander. Die i-Reihe von BMW dient als Warnhinweis, dass neue Formen ihren Markt eher nicht finden. Der Phänotyp des bulligen SUV mit der betonten Front ist zu stark in den konservativen Köpfen sowohl der Hersteller wie der Kundinnen und Kunden verankert. Auch wenn hinter der Haube ein Antrieb klein wie eine Konservendose steckt.

Grösse und Elektroantrieb ist allerdings ein Thema in der Studie von Marco Brunori. Der junge Schweizer Autodesigner hat mit «Morphoz» für Renault ein Konzept geliefert, das ein weiteres Sowohl-als-auch einlöst: Die meisten Fahrten mit elektrischem Antrieb brauchen nur eine kurze Ladezeit. Geht es über Land, streckt sich das Auto und macht unter der Motorhaube Platz für mehr schwere Akkus. Schiebt sich der «Morphoz» zusammen, ist er immer noch gross. Auch die Form wirkt selbstbewusst wie jeder andere SUV. Aber er zeigt: Grösse ist veränderbar. Ein wichtiger Anfang für das Design von SUVs.

Woran liegt es also, dass SUVs nicht gut und schön, sondern hässlich sind? Neben der wulstigen Unentschiedenheit, die den Stadtgeländewagen definiert, ist es die impertinente Antwort auf das Verlangen, in einem Auto zu sitzen, das alles ausserhalb seines Blechs ins Unrecht setzt – weil zu schwach. Ob das nachfrage- oder angebotsgesteuert ist, ist egal. Irgendjemand hat damit angefangen. Ein zweiter Teil der Antwort liegt im H-Punkt. Stellen Autodesigner und die wenigen Autodesignerinnen «Menschen in den Mittelpunkt» ihrer Arbeit, meinen sie die Hüfte des Autofahrers. Der H-Punkt ist ihr Gral. In beiden Auffassungen ist das Auto nicht als Teil der Gesellschaft gedacht, sondern vom Individuum, von innen her. Sollen die draussen selbst schauen, wo sie bleiben. ●