

Die neue Sachlichkeit des feinen Designs

Zurück zur Straße: Neue Studien des Automobils von morgen wenden sich ab vom Comic-Mobil und überzeugen mit Realitätsnähe und Bodenhaftung.

VON PETER ROSENTHAL

Pininfarina, Bertone, Giugiaro und der neue Realismus: Was Armani, Prada und Versace in der Mode, sind die obengenannten drei Kreativschmiedern beim Automobil: seit Jahrzehnten Inbegriff feiner italienischen Designs. Auch in den vergangenen Jahren verschönerten sie maßgeblich unser Straßenbild. Doch die auf den Messen der Welt präsentierten Studien gerieten häufig so futuristisch, so unwirklich, dass es einem als Betrachter kaum mehr gelang, sich ein solches Gefährt in die reale Welt einzuräumen.

Nicht so auf dem Genfer Autosalon 2010. Insbesondere die Alfa-Spider-Studie zuettottanta von Pininfarina wartet augenscheinlich nur darauf, draußen in freier Wildbahn ihre Reize zur Schau zu stellen. Die Studie von Bertone – ebenfalls ein Alfa Romeo – mit dem Namen Pandion ist in gezeigter Form zwar noch nicht reif für den Außeneinsatz. Dennoch kann man sich dieses Automobil sehr gut in der automobilen Welt vorstellen.

Und Giugiaro? Dessen Emas ist zwar noch Zukunftsmusik, aber eine sehr reale. Denn Emas ist dem Vernehmen nach ein antriebstechnisch überaus intelligenter Kompaktkwagen, der in Zusammen-

arbeit mit Proton – dem malaysischen Automobilunternehmen – auf den Markt gebracht werden soll. Aber nicht nur in funktionaler Hinsicht ist dieses Gefährt attraktiv, sondern auch in formaler. Während Minivans im allgemeinen noch immer eher statisch im Kastenformat daherkommen, kaschiert der Emas seine stattliche Breite mit einem sehr gefälligen, dynamischen Äußeren.

Betrachtet man die Studien der anderen Marken und vernachlässigt die eine oder andere optische Entgleisung von Tunern und Kleinstserienherstellern, sieht man



Von Proton könnte der bei Giugiaro gezeichnete Emas umgesetzt werden.

die Tendenz zur neuen Sachlichkeit bestätigt. Ob nun die wirtschaftlichen Turbulenzen auch das Design wieder auf den Boden der Tatsachen zurückholen oder die ökologische Neuorientierung des Automobils? Jedenfalls heißt die Richtung: weg vom effekthascherischen Styling, hin zu realistischen oder zumindest realitätsnäheren Präsentationsmodellen. Was einerseits sein Gutes hat, da man sich zuletzt an weltfremden Studien, die an Comic-Mobile erinnern, sattgesehen hatte. Andererseits läuft man mit dieser Entwicklung Gefahr, dass die Innovationskraft lei-

det. Und dieses visionäre Moment braucht es gerade in schwierigen Zeiten. Denn mit zu wenig Neuem und zu viel Althergebrachtem wird man den Absatz – zumindest außerhalb der asiatischen Boomregionen – nicht ankurbeln können. Das gilt nicht nur für die Technik, sondern auch für die formale Ausgestaltung eines Automobils. Aber Vorsicht, im Hinblick auf das Markterfolgspotential des Designs ist eine innovative, zukunftsweisende Formensprache noch nicht einmal die halbe Miete. Hierfür müssen zudem die formalen Attraktivitätskriterien erfüllt werden. Ohne eine die Kunden ansprechende Physiognomie ist heute kein Blumentopf mehr zu gewinnen. Das mussten gerade die französischen Autobauer bei ihren Modellen der gehobenen Klasse – wie Peugeot 607, Renault Vel Satis, Citroën C6 – schmerzhaft erfahren.

Doch es gibt Hoffnung: Insbesondere Peugeot scheint unter neuer Designleitung eine Kehrtwende einzuleiten. Die Sportwagenstudie SR1 ist eine Augenweide mit besten Markterfolgsaussichten, und das Konzeptmodell einer Limousine geht in die richtige Richtung. Aber nicht nur die Italiener und Franzosen geben auf dem Autosalon optisch Gas, auch in Deutschland wird an zukunftsweisendem Design gearbeitet. Das zeigt allen voran der Mercedes F800. Als Forschungsfahrzeug deklariert, ist er nichts weniger als ein gewaltiger Sprung im Bereich Mercedes-Design. Ebenfalls an dieser Stelle erwähnt werden muss Hyundai. Auch wenn das Showcar HED i-flow optisch überzeichnet ist, erkennt man dahinter eine Form mit reizvollen Ansätzen.



Die reduzierte Schönheit: Pininfarina kommt mit seiner Studie eines Alfa Romeo Spiders dem unverbrauchten Kern der Marke schon sehr nahe.

Fotos Hersteller



Noch vor der Realität: Bertone realisiert mit seinem Pandion einen Alfa Romeo, der italienische Formensprache mit amerikanischen Muskeln verbindet.

Das renovierte Multitalent

Mercedes-Benz hält an seiner R-Klasse fest und erneuert sie behutsam

VON WOLFGANG PETERS

Mitunter sind Autohersteller den Bedürfnissen der Kunden voraus. Diese sind gegenüber Neuentwicklungen manchmal uneinsichtig und folgen nicht dem vorgegebenen Pfad der Produkte, sondern wenden sich einer anderen Marke oder einem anderen Typ zu. Das kann das Ende eines neuen Modells sein oder zu einer frühzeitig veranstalteten Überarbeitung führen. In diesem Fall geht es um die R-Klasse von Mercedes-Benz.

Auf der New York International Auto Show feierte der Großraum-Mercedes im April 2005 sein Debüt, und jetzt erlebt er am 31. April dort abermals eine Premiere: Das von Mercedes als „Multitalent“ gepriesene Mobil wurde im Design und bei der Innenraumarchitektur überarbeitet, und die Antriebsaggregate hat man bei auf niedrigere Verbräuche getrimmt.

Die R-Klasse war als Alternative zu E- und S-Klasse geplant und umgesetzt worden. Anfang 2000 meinte man bei Mercedes-Benz erkannt zu haben, dass die Menschen bei sich verändernden Verkehrsverhältnissen und sich neu definierenden Mobilitätsansprüchen auch neue Fahrzeugformen goutierten. Aber sogar in den Vereinigten Staaten, wo die R-Klasse seit Anbeginn gefertigt wird, liefen die Verkäufe eher verhalten. Mercedes hielt an seiner R-Klasse fest, und kann jetzt, wie es scheint, auf eine Stabilisierung der Verkäufe setzen. Vor allem wegen des Erfolgs in China: Dort steht der wuchtige und in respektgebendem Format antretende Wagen ganz oben bei den Angehörigen des neuen Reichtums. Marke, Form und Raumofferte der R-Klasse signalisieren jenes Prestige, das dem Auto auf dem deutschen Markt selten zuteil geworden war. Anklang fand die R-Klasse hierzulande häufig bei Handelsreisenden, die hinter den Vordersitzen auf Kleiderstangen und Bügeln die Belegexemplare ihrer Tätigkeit zu den Kunden führten. Eine andere Zielgruppe mochte sich mangels Masse nicht so recht für das mit langem oder kurzem Radstand gelieferte Raummobil entscheiden: Als Zweitwagen für die Familie und den Transport der Kinder sprengte der Mercedes allzu häufig das Haushaltsbudget.

Da half es auch wenig, dass Mercedes alsbald statt des für alle Versionen verbindlichen Allradantriebs (4Matic) eine weitere (billigere) Variante offerierte, die nur über die Hinterachse angetrieben wurde.

Die jetzt nach einer Produktionszeit von etwa fünf Jahren vollzo-



Soll straffer wirken: Stärkere Konturen und markantere R-Klasse-Front

difizierten Front- und Heckpartien versucht das Auto breiter, aber nicht mächtiger erscheinen zu lassen –, ist die R-Klasse im Wesen unverändert geblieben. So hat sie ihren ruhigen Charakter, ihre jenseits von Hektik existierende Daseinsform behalten. Es gibt nicht viele große Automobile, die ihren Reiz aus allen möglichen Eigenschaften, nur nicht aus ihren dynamischen Fähigkeiten gewinnen.

Neu im insgesamt sechs Motor-Optionen bietenden Angebot ist der R 350 CDI 4Matic in dieser kräftigeren Leistungskonfiguration: der 3-Liter-V6-Diesel geht mit identischem Hubraum und unterschiedlicher Leistung auch im R 300 CDI (140 kW/190 PS) und im



Die Botschaft: Im rubigen Heck lagert alles für die ganz lange Reise

Fotos Hersteller



Das variable R: Drei Paare oder vier Sitze oder sieben und nur zwei Plätze

gene Überarbeitung macht aus dem R-Brocken (Länge 4,94 Meter) natürlich keinen Kompaktkwagen. Das ist auch gut, denn das Wohnklima im Innenraum, das Stauvolumen für Gepäck und der gesamthafte Auftritt sind durchaus Werte, die man schätzen kann. Weil man bei der Renovierung zurückhaltend war – man hat mit mo-

R 350 BlueTec 4Matic 155 kW/211 PS) ans Werk und hält in der stärksten Version 195 kW (265 PS) bereit. Zudem wird ein maximales Drehmoment von 620 Nm geboten: Das gleicht fast einer Dampfmaschine, und der R kommt damit auf 223 km/h, und laut Mercedes begnügt er sich nach Norm mit 8,5 Liter Diesel, die Automatik ist serienmäßig. Die billigste R-Klasse wird der R 300 sein, mit Ottomotor (170 kW/231 PS) und Hinterradantrieb für wahrscheinlich rund 50 000 Euro. Die Allrad-Versionen gehen wie fülligere Gemsen alle Bergstraßen hoch, ob Schnee oder Matsch, aber unter 56 000 Euro wird man keine kriegen. Damit ist klar: Auch die zweite R-Generation wird kein Familienfahrzeug. Aber sie ist ein wunderbares Reiseauto.

deutscher
nachhaltigkeitspreis 2010

Gesucht: Nachhaltige Strategien, vorbildliche Prozesse und zukunftsweisende Produkte

Der Wettbewerb um den Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2010 hat begonnen. Bewerben Sie sich mit dem gesamten Unternehmen oder besonders nachhaltigen Produkten und Initiativen.

Die Auszeichnung ist eine Initiative der Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis e.V. in Zusammenarbeit mit der Bundesregierung, dem Rat für Nachhaltige Entwicklung, Wirtschaftsverbänden, zivilgesellschaftlichen Organisationen und Forschungseinrichtungen.

Der Preis will Unternehmen in nachhaltigem Handeln bestärken und helfen, die Grundsätze nachhaltiger Entwicklung in der öffentlichen Wahrnehmung besser zu verankern. Prämiert werden Unternehmen, die vorbildlich wirtschaftlichen Erfolg mit sozialer Verantwortung und Schonung der Umwelt verbinden.

Die Preisverleihung findet am 26.11.2010 im Rahmen des 3. Deutschen Nachhaltigkeitstages in Düsseldorf statt. Weitere Informationen finden Sie im Internet:

www.deutscher-nachhaltigkeitspreis.de