

# Ein Jahrhundert Autodesign

- 8 1900 Die Reform
- 11 1910 Der Standard
- 12 1920 Der Typus
- 15 1930 Die Glätte
- 18 1940 Der Körper
- 23 1950 Die Schale
- 26 1960 Das System
- 29 1970 Die Struktur
- 32 1980 Das Juwel
- 33 1990 Die Verpackung







oben  
Aston Martin DBS  
seit 2007

unten  
Porsche 911 GT2 RS  
seit 2010



oben  
Mercedes-Benz SL 65 AMG Black Series  
seit 2008

unten  
Nissan 370Z  
seit 2008



oben  
Maserati GranTurismo  
seit 2007

unten  
Alfa Romeo Brera  
seit 2005



oben  
Peugeot RCZ  
seit 2010

unten  
Audi TT, 2. Baureihe  
seit 2006

# Jeep Willys MB

Baujahre  
1942 – 1945

Wer schuf den Jeep? War es Major William F. Beasley, Chefingenieur beim Ordnance Department? Oder war es Harold Christ, Chefingenieur bei dem kleinen Betrieb Bantam Motors, der die Entwicklung des Prototypen leitete? War es der geniale Ingenieur Karl Propst, der in beratender Funktion für Bantam Motors arbeitete und angestellt war, um die Pläne zu zeichnen? Oder doch Delmar G. »Barney« Roos, ein Ingenieur, der Bantam den Jeep-Vertrag wegschnappte? Roos setzte seine Ingenieure und Mechaniker darauf an, am Fahrzeug jedes überschüssige Gramm zu entfernen, eine Entschlackungskur, die es wesentlich verbesserte. Er verkleinerte die Muttern, Bolzen, Beilagscheiben und Splinte, verdünnte das verwendete Blech und setzte zudem auf leichtere Legierungen. Zu guter Letzt reduzierte er noch den Lack auf eine einzige Schicht. Oder war der wahre Vater des Jeep doch der in Vergessenheit geratene Produktionsingenieur, der dem Fahrzeug seine charakteristische Front mit den ausgestanzten Schlitzern verpasste? Gewöhnlich heißt es, viele Köche verderben den Brei. Ausnahmen bestätigen jedoch die Regel. Zum Beispiel der *Jeep*, der im Zuge der amerikanischen Kriegsvorbereitungen in den 40er-Jahren unter der Regie mehrerer Ausschüsse entstand. Herausgekommen ist ein überaus zweckmäßiger Entwurf, der eher die Ausdauer und die Widerstandsfähigkeit eines Kamels als die Grazie eines Pferdes besaß. Ein Gerät mit geradliniger Persönlichkeit. Es waren nicht nur sein geriffeltes Gesicht und die Glubschaugen, die an Mickey Mouse erinnerten, auch sein Name verwies auf eine Comic Figur. Der ursprüngliche »Jeep«

war ein verspielter Charakter im Zeitungscomic Popeye: ein knollennasiges Wesen, dessen Name offensichtliche Klangnähe zu der von der US Army verwendeten Bezeichnung »GP« (General Purpose) für kleine Fahrzeuge besaß. Der *Jeep* wurde zum mechanischen Kumpel für den einfachen Soldaten. Das Gesicht des *Jeep* war ebenso einfach.

Es war ein Entwurf, der bald großen Anklang fand. Er wurde vom Museum of Modern Art in New York gepriesen, das ihn bereits 1951 – neben einem Rolls-Royce und einem MG – in einer Ausstellung als Beispiel für gelungenes Autodesign zeigte (und in seine Dauersammlung aufnahm). Arthur Drexler, Kurator des MoMA und Bauhaus-Bewunderer, schrieb ihm die Eigenschaften eines treuen Hundes, gepaart mit denen eines durchdachten Werkzeuges zu. Aber er wurde ebenso vom einfachen Soldaten wie auch von Generälen gefeiert. Dwight D. Eisenhower lobte ihn als das wichtigste Stück Ausrüstung des 2. Weltkrieges. In Friedenszeiten war der *Jeep* die erste Wahl von Cowboys und Glückssuchern, Forschern und Abenteurern. Er ist modernes Design in seiner minimalsten Form. Ein Cartoonauto, durch Ingenieurskunst auf den kleinsten gemeinsamen Nenner gebracht und ein ideales Beispiel für den Schönheitstraum der Modernisten, hervorgebracht durch rigoroses Beschränken auf Funktionalität.



links  
Willys MB  
1942

rechts oben  
Ur-Jeep  
1940

rechts unten  
Jeep Wrangler  
2008



# Porsche 356

Baujahre  
1948 – 1965

Das erste Auto, das den Namen Porsche trug, strahlte jene Einfachheit aus, die wir mit der Moderne verbinden. Aber welcher Moderne? Es war der Geist technischer Rationalität, der die Autoingenieure beseelte und den Mythos der Maschine und des Windkanals befeuerte – in Deutschland der eigentliche Ursprungsort der Stromlinie. Aber ebenso ist darin die Reformidee der »Neuen Sachlichkeit« enthalten, die – noch aus Zeiten des Werkbunds – auch den Nationalsozialismus überdauerte und die Schönheit aus der Fabrikhalle per se als gut proklamierte. Schließlich hängt die so frappierend klare Anmutung des Ur-Porsche, die ihn von der verführerischen Figürlichkeit seiner italienischen Pendanten unterscheidet, wohl auch damit zusammen, dass seine Entstehung in eine Zeit fällt, in der Sparsamkeit ein Gebot der Stunde war. Der Vater inhaftiert in Frankreich, der Rest des Porsche-Clans nach Gmünd in Österreich geflüchtet, beschloss Ferdinand »Ferry« Porsche nach dem Krieg eine aus den späten 30er-Jahren stammende Idee wieder aufzugreifen: einen Sportwagen auf Volkswagen-Basis. Es schien eine einfache und ökonomische Möglichkeit zu sein, an den Erfolg des Ingenieurbüros aus vergangenen Tagen anzuknüpfen, indem man eine wohlhabende Klientel ansprach. Die 40 PS, die im Volkswagen eine ganze Familie bewegen konnten, bargen genügend Potenzial für einen agilen Zweisitzer, sofern man sie leicht und schnittig genug verpackte. Porsches Entwickler modifizierten den 1,1-Liter-Motor so, dass er den 356 auf eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 140 km/h beschleunigen konnte, damals ein durchaus

respektabler Wert. Die klassische, muschelförmige Gestalt war das Werk des Carrossiers und »Käfer«-Gestalters Erwin Komenda, der mit dem 356 eine Art zweieiigen Zwilling schuf. 1947 kehrte Ferrys Vater Ferdinand Porsche aus französischer Gefängnishaft zurück. Im darauffolgenden Jahr erschien der erste Testbericht: die öffentliche Geburtstunde des 356. Mangels Kapitals konnte die ungeheure Nachfrage nach dem Modell anfangs gar nicht gedeckt werden, zumal jedes Auto natürlich in Handarbeit entstand. Somit fertigte Porsche zunächst nur eine Handvoll dieser Wagen. Die Geld- und Materialknappheit war überall spürbar, zum Beispiel an der Windschutzscheibe, die aus zwei flachen, in der Mitte unbeholfen zusammengefügt Glasstücken bestand. Erst später fanden maßgefertigte gebogene Scheiben Verwendung. Die Qualität der ersten produzierten Einheiten hing sehr von der Verfassung der Arbeiter ab, insbesondere auch von der Fertigkeit des Karosseriebauers, der noch jede Aluminiumplatte einzeln aushämmerte. Bis 1952 waren auf diese in der Vorkriegszeit durchaus übliche Weise nur etwa 60 Fahrzeuge entstanden. Schließlich begann der Karosseriebauer Reutter auf den Fließbändern in »Werk 2« eine Stahlversion mit abnehmbarem Hardtop zu produzieren. Diese, einer umgedrehten Badewanne ähnelnde Ausführung war so simpel wie ein Sportwagen nur sein konnte. Sie bekam neue Motoren verpasst und bahnte den Weg für den legendären *Speedster* und weitere Abkömmlinge.



oben  
Porsche 356  
1949

# Subaru 360



oben  
Typ 360  
1958



links  
Typ 360  
1958

rechts oben  
Typ 360  
1958

rechts unten  
Typ 360  
1958

# Porsche 911



oben  
Fünf Baureihen 911



oben  
911 Carrera Coupé  
2004

# Jaguar



oben  
XJ12 »Queen Mother«  
1968 – 1973



links  
XK150 Coupé  
seit 2009

rechts oben  
XJ220  
1992 – 1994

rechts unten  
XJ6  
1994 – 1996



# VW Golf



links oben  
Golf, 2. Baureihe  
1983

links unten  
Golf, 4. Baureihe  
1999

rechts oben  
Golf Cabrio, 2. Baureihe  
1982

rechts unten  
Golf Variant, 4. Baureihe  
1999



links  
Golf, 5. Baureihe  
2003

rechts oben  
Golf, 6. Baureihe  
2009

rechts unten  
Golf, 3. Baureihe  
1991

# Rolls-Royce



oben  
Phantom  
seit 2003



links unten  
Phantom  
seit 2003

rechts oben  
Phantom  
seit 2003

rechts unten  
Silver Cloud, 1. Baureihe  
1955 – 1959