

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 3 (1990)
Heft: 7

Artikel: Autodesign : nur "Traumspiele"? : ein prominenter Autodesigner schreibt über sein Metier
Autor: Muth, Hans A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119230>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

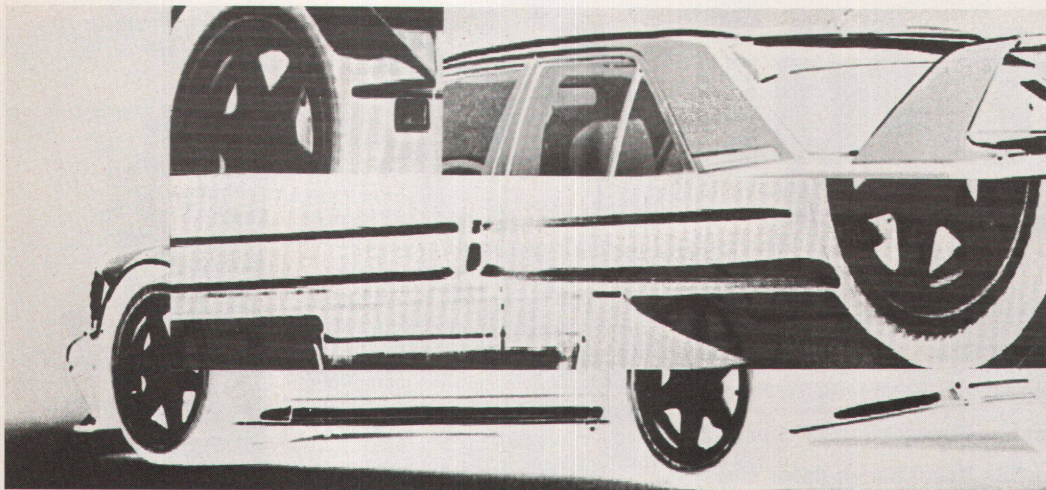
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



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 Überdross?

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, gemässigter 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 gespanntes 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 Automobil design 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

HANS A. MUTH hat seine Karriere als Autodesigner für die verschiedensten grossen Marken gemacht. So trägt der Ford Capri seine Handschrift, mehrere Tüfts 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.

FOTO: PD