

Zeitschrift:	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber:	Hochparterre
Band:	11 (1998)
Heft:	1-2
Artikel:	Der Kleingrosse : der Industriedesigner Franco Clivio und der Ingenieur Stephan Hauri kritisieren den Smart
Autor:	Clivio, Franco / Hauri, Stephan
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-120769

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>

Der Kleingrosse

Der Smart, Kleinwagen von SMH und

**Daimler Benz, hat den Elitest nicht
bestanden. Die Turbulenzen sind beträcht-
lich, das mit etwa 270 Mio. Franken bisher
schon höchste Werbebudget der Schweiz
wird erheblich aufgestockt werden müssen.**

Im Herbst soll der Smart fahrtüchtig sein.

Sein Design ist aber definiert.

**Ralf Michel sprach mit Stephan Hauri,
Chefredaktor der Zeitschrift «Autotechnik»,
und dem Industriedesigner Franco Clivio
über den Smart.**



1



2



4

Bilder: Pirmi Rosli



3

Was ist Ihr erster Eindruck vom Smart?

Clivio: Der wird im Strassenbild erfris-
chend wirken. Mit seiner lachenden
Schnauze erinnert er mich an den Smi-
lie aus den siebziger Jahren. Die Inter-
pretation des Kunststoffes in den run-
den, relativ schwülstigen Formen hat
etwas von den fünfziger Jahren. Dank
der Farben wirkt er jung und modisch.
Hauri: Für mich ist das Verhältnis von
Länge zu Sicherheit das herausragen-
de an der Konstruktion.

**Das auffällige Äussere hat einen kon-
struktiven Grund. Welche Vorteile bietet
der Wagen?**

Hauri: Der Kunststoff ist nicht nur als
markante Verkleidung verwendet wor-
den. Beim Smart wurde Gewicht und
Preis durch die Kombination von Stahl-
rahmen mit Kunststoffteilen wesent-
lich verringert. Normalerweise verring-
ert man Gewicht durch teure Alumini-
umkarosserien. Die bunten Teile am
Smart bestehen aus durchgefärbtem
Kunststoff, der nur angeschraubt ist
und ganz recycelt werden kann. In der
Produktion und bei Schäden spart man
aufwendige Lackierungen und redu-
ziert Lösungsmittelausstoß. Kratzer
behalten die ursprüngliche Farbe.

**Sie sprachen das Sicherheitssystem an.
Was ist das Besondere daran?**

Hauri: Die Ingenieure und Designer
sind unkonventionell mit den Fahr-
zeugelementen umgegangen. Der Mo-
tor ist ein Winzling und verschwindet
mit seinen 599 cm³ und den drei Zylin-
dern im Hinterteil des Autos. Im extrem
kurzen Heck wirkt er als Stoßfänger –
falls es mal kracht, dringt das Teil nicht
in den Innenraum. Überhaupt ist das
Sicherheitssystem raffiniert. Die Stahl-
konstruktion wirkt wie ein starker Kä-
fig. Airbags, Gurtstraffer und die flexi-
bilen Sitze fangen die zerstörende
Energie eines Unfalls auf.

Wie ist das Design des Innenraumes?

Clivio: Zuerst störte mich der hohe Ein-
stieg. Einmal drin, war ich erstaunt, wie
geräumig der Knirps ist. Man sitzt gut,
hat genügend Freiraum nach vorn und
zur Seite. Die Armaturen sind über-
sichtlich angeordnet. Die Sitze wirken
durch die Netze an der Rückenlehne
leicht, stabilisieren seitlich und sind er-
staunlich bequem. Na ja – Thonet wen-
det das Prinzip mit dem Netz ja schon
seit 150 Jahren bei Stühlen an. Ausser-
dem hat man nicht wie beim alten Cin-
quecento oder dem Mini das Gefühl,
auf der Strasse zu sitzen. Das erhöht
mein Sicherheitsempfinden.

**Was halten Sie vom Cockpit, dem Inter-
face des Wagens?**

Clivio: Mich stört, wie ausgiebig die De-
signer runde Formen nutzen. Lüftungs-
auslass rund, Zusatzgeräte rund, Ar-
matur – überhaupt alles rund. Das ist
beliebig. Zum Beispiel machen runde
Knöpfe bei den Schiebergeln der Lüf-
tung keinen Sinn. Da widerspricht die
Form der Funktion, weil man drehen
möchte statt schieben. Das transpa-
rente Dach hingegen gibt den optimale-
nen Eindruck den Raum zu vergrössern.

Wird das nicht zu heiss bei Sonnenschein?

Hauri: Nein, das Material lässt nur Licht
durch, nicht die Hitze. Vielleicht noch
etwas zum Einstieg, Franco Clivio. Sie
sagten, der sei Ihnen zu hoch. Das ist
er aber nur, weil sich die Konstrukteu-
re bemühten, den Schwerpunkt tief zu
halten. Sie bauten die schweren Teile
in den Boden und stabilisierten so den
kurzen Wagen.

Clivio: Das mit dem Einstieg ist verzie-
hen, weil ich hier drin ja schön hoch sit-
ze. Mir gefällt auch die Tür. Die ist
grosszügig bemessen, sie öffnet einen
Raum. Von der Seite fällt mir auf, wie
die Designer mit kleinen Details tech-
nische Kompetenz vermitteln wollen.
Am Tankdeckel werden viele Schrau-
ben offen gezeigt, die es gar nicht
braucht. Das ist übertrieben, zumal die
Felgen direkt darunter mit nur drei
Schrauben gehalten werden.



5

1 Das Rad ragt über das Heck hinaus

2 Das Gesicht: Psychedelisches Lächeln und schräge Augen

3 Gestalterische Meisterleistung: Die Form- und Farbübergänge

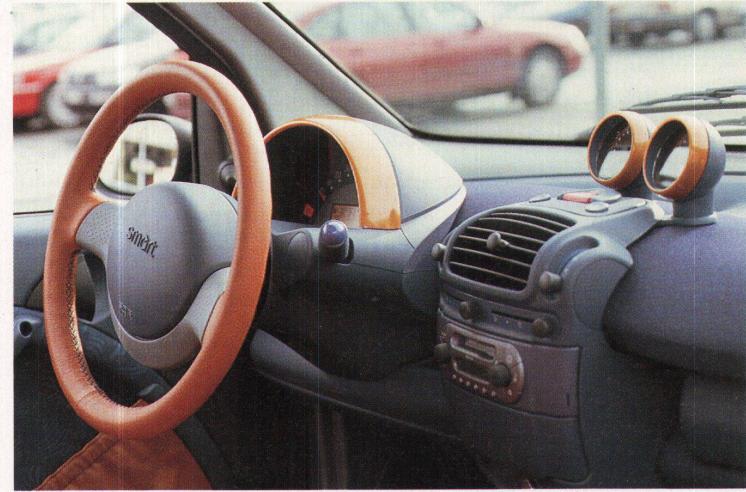
4 Schwulstige Rundungen integrieren den Radüberstand



6



7



8

Das Heck ist fast so wichtig wie die Schnauze, die gestalterischen Probleme sind vielseitiger. Wie gehen die Designer damit um?

Clivio: Im Gegensatz zur modischen Schnauze sind formale Probleme hinten gelöst. Das fällt insbesondere an den Stellen auf, wo die Rücklichter mit dem Abschluss des Daches, den Fenstern, dem Fahrzeugrahmen und der Heckklappe zusammenstoßen. Die Übergänge sind trotz der unterschiedlichen Materialien gut gelöst, weil sie die Einzelteile klar definieren und alles zusammen ein schlüssiges Ganzes ergibt. Selbst der etwas übertrieben wirkende Spoiler macht Sinn, weil er den Wagen scheinbar verlängert – der wäre sonst einfach abgeschnitten und wirklich kurz. Die Hecktür ist eine angenehme Überraschung, weil sie horizontal geteilt ist wie bei den grossen Amischlitten. Die untere Klappe hängt an offenen Stahlseilen.

Das ist ein gutes Detail und Sinnbild für den Werbespruch <reduce to the max>. Wie finden Sie die Markteinführung?

Hauri: Die ist sehr aufwendig inszeniert. Sicher, weil an dem Smart auch eine ganze Fabrik mit 2000 Arbeitsplätzen hängt. Offen bleibt die Frage, ob der Wagen wirklich die Zahl der Autos in den Städten verringert. Ich den-

ke, dass er zum Drittswagen wird: zum Einkaufen für die Ehefrau, als Anfängerauto für die Kinder reicher Eltern. Clivio: Karottenraffeln auf Weihnachtsmärkten werden mit mehr Herzblut präsentiert als der Smart hier im Supermarkt. Ein paar Scheinwerfer, die mikrige, zusammengeschraubte Theke, schöne Mädchen und Videoclips machen aus einer Ansammlung von Automobilchen keine glaubwürdige Vorstellung. Das hat der Wagen nicht verdient, wo doch soviel Werbegeld bereitsteht. MCC sieht den Smart als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Das funktioniert nur, wenn Bahnen, Autovermieter, Autoteiler und Stadtverwaltungen mitspielen und das Potential des Kleinwagens erkennen. Sonst fahren besser Betuchte mit dem Knirps zur Arbeit und sind sonst mit dem Porsche unterwegs um zu repräsentieren. Damit würde die Gesamtzahl der PKWs nicht reduziert, was aber, machen wir uns nichts vor, nicht im Interesse von Daimler-Benz ist. Die leben davon, dass sie Autos verkaufen.

Smart-Geschichte

1972 Johann Tomforde, Ingenieur und Designer bei Daimler Benz, stellt in der Konstruktionsabteilung das Konzept eines zweisitzigen Stadtautos vor. Das verschwindet in den Schubladen der Marketingabteilung.

Sommer 1992 Tomforde zeigt den Prototypen des zweisitzigen Stadtautos Mercedes Micro Car und erhält vom Vorstand die Projektleitung für die Anti S-Klasse.

1992 Der neue VW Boss Piëch kippt das Projekt Swatch Mobil mit SMH und verabschiedet sich von ökologischen Mobilitätskonzepten.

Januar 1993 Nicolas Hayek, Chef von SMH, und Johann Tomforde treffen sich in Biel und vereinbaren eine Zusammenarbeit. Der Daimler-Benz-Vorstand gibt vor: Der neue Mercedes darf nicht Mercedes heißen und braucht neue Vertriebswege. Die Leute von Swatch bieten beides. Dazu gelten sie mit ihren Uhren als Trendsetter und bringen als Autodidakten wichtige Neuerungen in den Automobilbau ein (z.B. durchgefärzte Kunststoffe).

April 1994 MCC (Micro Compact Car AG) wird gegründet. Teilhaber: Daimler-Benz 81 Prozent und SMH 19 Prozent. Ziel des Unternehmens ist die Entwicklung von zukunftsweisenden

Mobilitätsystemen. Erster Schritt: Serienproduktion des Smart.

14. Oktober 1995 Grundsteinlegung für das neue Werk in Hambach in Lothringen.

5 Reduziert auf das notwendige, ohne die Funktionen einzuschränken: Aufhängung der Heckklappe und winziger Dreizylinder

6 Die Linienführung am Heck definiert die einzelnen Elemente und ergibt doch ein Ganzes

7 Leichtbau à la Thonet am Sitz

8 Das Interface des Frosches könnte differenzierter ausfallen