Zeitschrift: Kunst+Architektur in der Schweiz = Art+Architecture en Suisse = Arte+Architettura in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 71 (2020)

Heft: 2

Artikel: Von den "pompösen Nebensächlichkeiten" zu den Linien der Vernunft

Autor: Bundi, Simon

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-882575

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: 01.12.2025

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

Simon Bundi

Von den «pompösen Nebensächlichkeiten» zu den Linien der Vernunft

Wie Produktdesign und Architektur das Automobil prägten

Die deutschsprachige Designelite kritisierte in den 1940er und 1950er Jahren amerikanisches Autodesign. Apologeten wie Max Bill sahen in den üppigen Blech- und Chromformen aus Detroit vor allem eines: sinnlose modische Spielereien, um die Käufer zu verführen. Dabei folgte das Automobildesign auf beiden Seiten des Atlantiks schon früh den Prinzipien der Moderne.

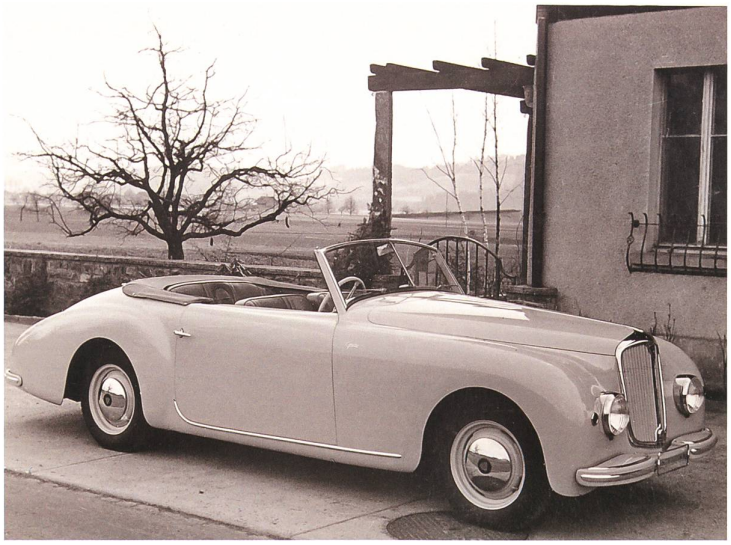
Der Opel Olympia Rekord mit Haifischmaul, wie er ab März 1953 hergestellt wurde. Schon im August des nächsten Jahres erfuhr das Modell ein Facelifting. Foto aus *Voyage «Record» avec Jacqueline. Presque une histoire d'amour* [Verkaufsbroschüre, 1953], Archiv Emil Frey Classics, Safenwil

Ein Rover-Chassis mit einem Cabrioaufbau der in Wichtrach BE ansässigen Carrosserie Graber. Die Abbildung erschien 1949 im *Werk* und 1952 in Max Bills Buch *Form*. Foto Swiss Automotive Documentation and Research Center, Safenwil

Die «Formgebung in der Industrie» sei nun mit dem Ende der Kriegswirtschaft wieder besonders aktuell, schrieb der Schweizerische Werkbund im Mai 1946. Die Verbandszeitschrift *Werk* widmete dem Thema ein ganzes Heft. Es war der Beginn einer bis in die 1960er Jahre international geführten «ideologischen Grossdiskussion um die Form der Dinge».[1] Das amerikanische Industriedesign diente als Negativfolie, an der sich später auch Institutionen wie die Hochschule für Gestaltung Ulm oder der deutsche Rat für Formgebung reiben sollten. Im Eröffnungsheft von 1946 monierte der Architekt Egidius Streiff an einem Buick Cabriolet, dass die über die ganze Seite verlaufenden «Stromlinienkotflügel» die Türen unnötig verkomplizierten.[2] Für den Kunsthistoriker Sigfried Giedion gehorchten die geschwungenen Formen, mit denen in den USA seit den 1930er Jahren Autos, Staubsauger und Toaster «Jahr um Jahr mehr aufgebläht» würden, einer reinen Verkaufslogik.[3] Max Bill, der Zürcher Designer und Hochschuldozent, brachte es 1952 in seinem Buch *Form. Eine Bilanz der Formentwicklung um die Mitte des XX. Jahrhunderts* auf den Punkt: Ein Auto habe die Aufgabe, «4–6 Personen sicher, rasch, billig und bequem fortzubewegen». Sein Urteil war so einseitig wie vernichtend: Kein einziges Auto erfülle all diese Anforderungen. Hingegen werde «der modischen Abwechslung und dem Anbringen von pompösen Nebensächlichkeiten grösster Wert beigemessen, weil damit der ahnungslose Käufer eingefangen werden kann».[4]

Haifischmäuler und «wahre Gesichter»

Führt man sich unser Bild einer amerikanischen 50er-Jahre-Limousine vor Augen, leuchtet ein, dass diese Kritik nicht von der Hand zu weisen war. In diese Kategorie fiel auch der Opel Olympia Rekord, wie ihn die General Motors Suisse in Biel



«auch eine granate hat den luftwiderstand zu überwinden und braucht trotzdem kein spitz auslaufendes ende.» Otl Aicher in seiner «kritik am auto» über den Citroën DS (1984). Foto aus *DS 19/21. Neuer Motor* (Verkaufsprospekt), 1966, Archiv Emil Frey Classics, Safenwil

montierte. Sein «weitgeöffnetes Haifischmaul» des Modelljahres 1953 war reine Effekthascherei – und tatsächlich etwas sehr Kurzlebiges: Die jährlichen Facelifts sorgten für eine schnelle Alterung der Modelle. Andere Kritikpunkte betrafen zwar genauso europäische Modelle, tauchten aber nur am Rand auf. Wenn sich etwa Max Bills Assistent C. W. Voltz fragte, was sich jene Leute dabei dachten, «die Armaturenbretter noch immer wie Nadelbretter ausgestalten, statt ausreichend Schaumgummipolster anzubringen», galt das mitnichten nur für amerikanische Hersteller.[5]

Bemerkenswert ist aber vor allem Max Bills Auswahl an Alternativen in seinem Buch *Form*. Leider entnahm er seine Gegenbeispiele den kleinsten Nischen des Schweizer Automarktes. Der amerikanische Willys Jeep, von dem Charles Eames bereits 1943 behauptet hatte, er zeige «das wahre Gesicht» des Automobils,[6] hatte für Bill eine «durchdachte Form». Ein von Hermann Graber karossiertes Cabrio auf Rover-Chassis nannte er eine «sorgfältig ausgewogene Form ohne Uebertreibung». Neben zwei älteren Beispielen, darunter Walter Gropius' Adler-Limousine von 1931, zeigte Bill die «zweckmässig geformte Karosserie» des Bentley Mark VI – das abgebildete Fahrzeug war sein eigenes.[7] Ein Fahrzeug also, das Bills Kriterium der «billigen» Fortbewegung am allerwenigsten erfüllte.

Das moderne Auto ist schon da

Mit seinem Label «die gute Form» förderte der Werkbund bis Ende der 1960er Jahre seine Vorstellung von Industrieprodukten, die zweckmässig und schnörkellos gestaltet waren. Damit verlängerte der Verband die Ideologie der klassischen Moderne in die Nachkriegszeit.[8] Es war aber keine aufgelockerte Moderne wie in der Architektur der 1950er Jahre – Musterungen oder anderes Ornament blieben für den Werkbund tabu. Lediglich

Der 1961 eingeführte Lincoln Continental im Verkaufsprospekt von 1964. Die Bildunterschrift lautet: «Notice how the famous profile has been carefully preserved in the Continental for 1964.» Foto aus *Lincoln Continental* [Verkaufsprospekt], 1964, Archiv Emil Frey Classics, Safenwil

Fiat 1800 im Jahreskatalog der *Automobil Revue*. Der untere Teil der Karosserie und die Dachpartie bilden in der Seitenansicht je ein Trapez. «Der neue Automobilstil». In: *Automobil Revue* 1959. Jahres-Ausgabe, 12.3.1959, S. 71

aus der Funktion solle, so Max Bill, «eine relative Schönheit» entstehen. Diese Schönheit war aber kein Selbstzweck. Vielmehr würden die Produkte der Massenindustrie «in Zukunft der Massstab sein für das kulturelle Niveau eines Landes».[9]

Bereits um 1950 gab es Automodelle, die diesen Ansprüchen genügten. Seit 1948 konnte man in der Schweiz den VW Käfer kaufen, vier Jahre später den Citroën 2CV. Beide waren zuverlässig, möglichst erschwinglich und schmucklos. Der «Döschwo» war mit vier Türen, Rolldach und herausnehmbaren Sitzen ein echtes Raumwunder. Funktionalistisch angelegt waren auch die Rollermobile der 1950er Jahre, wie der (später bei BMW gefertigte) Iso Isetta. Als Vorentwurf für diese Kleinstwagen gilt Le Corbusiers minimalistisches Stadtwagenkonzept Voiture Minimum, das er 1936 mit seinem Cousin Pierre Jeanneret entworfen hatte.[10]

Im Herbst 1955 stellte Citroën am Pariser Autosalon den DS vor: eine sehr glatte Form ohne Chromschmuck, dafür mit einem Pavillon, der bis zur Heckscheibe fast wie eine Rundumverglasung wirkt. Unter der leichten Aluminiumhaube steckten ein bescheidener Vierzylinder und eine neuartige hydropneumatische Federung. Verglichen mit der «symbolischen Drohgebärde» amerikanischer Limousinen wirkte der DS wie von einem anderen Stern.[11] Erst Jahrzehnte später äusserte der Designer Otl Aicher, ein Weggefährte Max Bills an der Hochschule für Gestaltung Ulm, aus akademischer Sicht einige Argumente gegen den Citroën DS: ein schlechter Luftwiderstandsbeiwert und wenig Kofferraumvolumen wegen des weich auslaufenden Hecks – beides Folgen einer rein ästhetisch verstandenen Stromlinie.[12]

«Der neue Automobilstil»

Die ausgehenden 1950er Jahre schlossen die Kluft zwischen europäischer Designideologie und dem Autodesign weiter. Der epochemachende Mini von 1959 ist nur das kleinste Beispiel: ein sparsamer, drei Meter langer Kleinwagen, bei dem das technische Layout (Frontantrieb, Quermotor) so weit optimiert wurde, dass vier Erwachsene darin Platz fanden – inklusive Kofferraum und diverser Ablagefächer. Im selben Jahr illustrierte der Jahreskatalog der *Automobil Revue* anhand von vier Limousinen, dass die Karosserieform «in starker Wandlung begriffen» sei: «Betonte horizontale Linien, scharfe Kanten, flache, von stabförmigen Stücken getragene Dächer» waren ihre Merkmale. Die Rede war von der Trapez- oder Rauteform,

Die ehemalige HTL in Windisch kurz nach dem Bau 1966.
Heute ist der Bau Teil der Fachhochschule Nordwestschweiz. Foto gta Archiv/ETH Zürich, Fritz Haller

ein Stil, den das italienische Designbüro Pininfarina eingeführt hatte. Dass der neue, kantige Stil mit weniger Chromschmuck auskam, zeigte der Lincoln Continental von 1961: eine fast symmetrische Seitenansicht mit glatten Flächen. Die Versachlichung des Designs hatte die USA erreicht.

Interessant ist, womit der Redaktor der *Automobil Revue* den «neuen Automobilstil» verknüpft. Es sei nämlich «das aus der Architektur übernommene Prinzip, die äussere Form als Funktion des Innenraumes aufzufassen».[13] Nicht minder funktional-sachlich klang es bei den Herstellern: Ford verkaufte ab 1960 seinen von Chromschmuck und Flossen befreiten Taunus als «Linie der Vernunft». BMW sprach im Verkaufsprospekt für das 1961 eingeführte Modell 1500 vom «Verzicht auf modisches Beiwerk»[14]. Im Verkaufsprospekt für den erwähnten Continental der Ford-Luxusmarke Lincoln setzten sich die Amerikaner am explizitesten von den kritisierten Modestrategien ab: «The fact is that the Lincoln Continental was deliberately designed to be the first American car that cannot be outdated by the calendar.»[15]

Wechselseitige Moderne

Europäisches Design wurde ab Mitte der 1950er Jahre breit rezipiert, so dass der Schweizerische Werkbund als einer von mehreren Schrittmachern für das neue Autodesign gelten darf. 1958 tourte die Sonderschau «Good Design in Switzerland» durch 13 amerikanische und kanadische Städte. Eine grosse Wanderausstellung über skandinavisches Design ging damals gerade zu Ende, während sich in Deutschland, Frankreich, Italien oder Schweden Auszeichnungen wie jene der «guten Form» etabliert hatten.[16] Im Autodesign entstand eine Vielfalt, die vom walartigen Citroën DS bis zur Geometrie des neuen Opel Admiral reichte. Zu den Vorläufern dieser Autos gehören demnach nicht nur organische Formen à la Max Bill oder Alvar Aalto, sondern ebenso die Kantenlinie und die klar gegliederten Volumina des New Yorker Lever House (Skidmore, Owings & Merrill, 1952) oder des Seagram Building (Ludwig Mies van der Rohe/Philip Johnson), um nur zwei Vertreter des International Style zu nennen.[17] Das Verhältnis von Gestaltungsmoderne und Automobil ist damit ein wechselseitiges: Während der Zwischenkriegszeit war das Auto und dessen Serienfertigung für

Schlichter Aluminiumfunktionalismus der frühen 1960er Jahre: Hightechradio Braun T1000 von Dieter Rams. Foto Museum für Gestaltung Zürich, Designsammlung ZHdK

die Architekturavantgarde ein Referenzpunkt (siehe den einleitenden Essay in diesem Heft); in der Nachkriegszeit folgte das Autodesign umgekehrt immer mehr den Gestaltungsprinzipien der Architektur- und Designmoderne.

Unter den Sportwagen jener Zeit hat der Porsche 911 vielleicht die grösste Nähe zu diesem neuen «intellektuellen Stil». Deutschlands liebster Sportwagen ist glatt und klar, mit grossen Glasflächen, ohne die sinnlichen Wölbungen des Jaguar E-Type. Im gleichen Jahr präsentierte Braun den von Dieter Rams gestalteten Weltempfänger T1000, im Jahr darauf begann der Bau von Bruno und Fritz Hallers HTL in Windisch (1964–1966). Mit ihrer technisch-kühlen Linienführung sind alle drei eigentliche Behälter, die auf Bespielung warten. Nicht das Produkt oder Gebäude selbst ist das Wichtigste, sondern das Erlebnis von Tempo und Landschaft, das Hören von Musik und das flexible Lernen und Arbeiten.[18] ●

Anmerkungen

1 Markus Caspers. «Die Form der Schnelligkeit – Das Design von Sportwagen». In: Barbara Til, Dieter Castenow (Hg.) *PS: Ich liebe dich. Sportwagen-Design der 1950er bis 1970er Jahre*. München 2018, S. 154.

2 Egidius Streiff. «Formgebung in der schweizerischen Industrie». In: *Werk* 33, 1946, S. 154.

3 Sigfried Giedion. «Stromlinienstil und industrielles Entwerfen in den USA». In: *Werk* 33, 1946, S. 161.

4 Max Bill. *Form. Eine Bilanz der Formentwicklung um die Mitte des XX. Jahrhunderts.* Basel 1952, S. 46; vgl. dazu auch Stanislaus von Moos. «Werkzeug und Schleckzeug». In: Museum für Gestaltung; Christian Brändle, Renate Menzi, Arthur Rüegg (Hg.). *100 Jahre Schweizer Design*. Zürich 2014, S. 14–16.

5 C.W. Voltz «Formgebung der Automobile». In: *Bauen+Wohnen* 10 (7), 1956, S. 166. Es ist vielmehr erstaunlich, dass es noch fast zehn Jahre dauerte, bis Ralph Naders Bestseller *Unsafe at Any Speed* die weltweit erste breit geführte Debatte über Sicherheit auslöste.

6 Zit. nach: Stanislaus von Moos (wie Anmerkung 4), S. 16.

7 Max Bill (wie Anmerkung 4), S. 8, 10, 121; der von Bill gezeigte Rover mit Graber-Karosserie findet sich ebenso im von H.[ans] Marti redigierten Beitrag «‹Die gute Form›, Ausstellung des SWB an der Mustermesse Basel 1949». In: *Schweizerische Bauzeitung* 67, 1949, Tafel 20; die Zuordnung des Bentley ist über das abgebildete Kontrollschild ZH 9797 möglich.

8 Peter Erni. *Die gute Form. Eine Aktion des Schweizerischen Werkbundes. Dokumentation und Interpretationen.* Baden 1983, S. 139.

9 Max Bill. «Schönheit aus Funktion und als Funktion». In: *Werk* 36, 1949, S. 273.

10 Markus Caspers. *Designing Motion. Automobildesigner von 1890 bis 1990*. Basel 2016, S. 129.

11 Markus Caspers. *Linien der Vernunft. Kurven des Begehrens. Zur Dialektik funktionaler und symbolischer Gestaltung im Automobildesign* (Dissertation Universität Duisburg-Essen), 2009, S. 74, online unter: https://duepublico2.uni-due.de/servlets/MCRFileNodeServlet/duepublico_derivate_00021766/Diss_Caspers.pdf (26.4.2020).

12 Otl Aicher. *kritik am auto. schwierige verteidigung des autos gegen seine anbeter.* München 1984, S. 34.

13 «Der neue Automobilstil». In: *Automobil Revue 1959*. Jahres-Ausgabe, 12.3.1959, S. 66.

14 *BMW 1500* [Verkaufsprospekt, gestempelt]: 6.1962, Archiv Emil Frey Classics, Safenwil.

15 *Lincoln Continental* [Verkaufsprospekt, gestempelt]: 10.1961, Archiv Emil Frey Classics, Safenwil.

16 Peter Erni (wie Anmerkung 8), S. 16, 20.

17 Paolo Tumminelli. *Car Design Europe. Myths, Brands, People*. Kempen 2011, S. 120–122.

18 Niklas Maak. «Lob des Sportwagens». In: Barbara Til, Dieter Castenow (Hg.). *PS: Ich liebe dich. Sportwagen-Design der 1950er bis 1970er Jahre.* München 2018, S. 28–29.

Zum Autor

Dr. phil. Simon Bundi ist Historiker. Er leitet das Museum und das Archiv der Emil Frey Classics in Safenwil. 2018 realisierte er die Sonderausstellung *Autos & Architektur*, davor absolvierte er ein Praktikum bei der Aargauer Denkmalpflege und forschte zu den Themen Heimatschutz und Bürgergemeinden.
Kontakt: simon.bundi@emilfreyclassics.ch

Résumé

Des détails pompeux aux lignes de la raison

Dans les années 1940 et 1950, l'élite du design germanophone critiqua le design automobile américain. Des pragmatistes comme Max Bill voyaient dans les formes somptueuses de tôle et de chrome de Detroit des gadgets inutiles et à la mode pour séduire les acheteurs, alors que les modèles de grandes séries comme la Citroën 2CV répondaient déjà aux exigences de « bonne forme » – le label du Werkbund suisse. Avec l'émergence de la forme trapézoïdale et en losange (avec une réduction simultanée des excroissances en chrome), il devint clair vers 1960 que le design moderne donnait une impulsion considérable au design de la voiture. Bien entendu, ces précurseurs ne se limitaient pas à la Suisse ; des tendances semblables venues d'autres pays européens s'imposèrent, tout comme le style international dans l'architecture des années 1950.

Riassunto

Dagli accessori magniloquenti alle linee della ragione

Negli anni Quaranta e Cinquanta l'élite del design germanofono rivolgeva dure critiche al design automobilistico statunitense. Delle magniloquenti forme di latta cromata progettate a Detroit, apologeti quali Max Bill deploravano soprattutto l'inutilità del formalismo gratuito e alla moda volto a sedurre i clienti. Già all'epoca modelli seriali su vasta scala come la Citroën 2CV soddisfacevano le premesse della «buona forma», il marchio dello Schweizerischer Werkbund. Con l'affermarsi della forma a trapezio e a losanga (e in parallelo la riduzione degli accessori cromati), intorno al 1960 divenne chiaro che il design moderno forniva importanti impulsi al design automobilistico. I difensori dell'approccio moderno non erano naturalmente limitati alla Svizzera, ma trovavano un riscontro in attitudini analoghe diffuse anche in altri Paesi europei, analogamente all'International Style nell'architettura degli anni Cinquanta.

Master of Arts in Storia e teoria dell'arte e dell'architettura

Un master che mette l'architettura al centro degli studi storico-artistici approfondendo la teoria e la critica dell'arte e dell'architettura, la museologia, le digital humanities e le problematiche relative al restauro.

Durata	4 semestri
ECTS	120 (oppure 90 ECTS Master STAA + 30 ECTS Minor MLLCI)
Lingue	Italiano/Inglese

www.usi.ch/mstaa

Università della Svizzera italiana

Accademia di architettura