

CLASSIC DRIVER

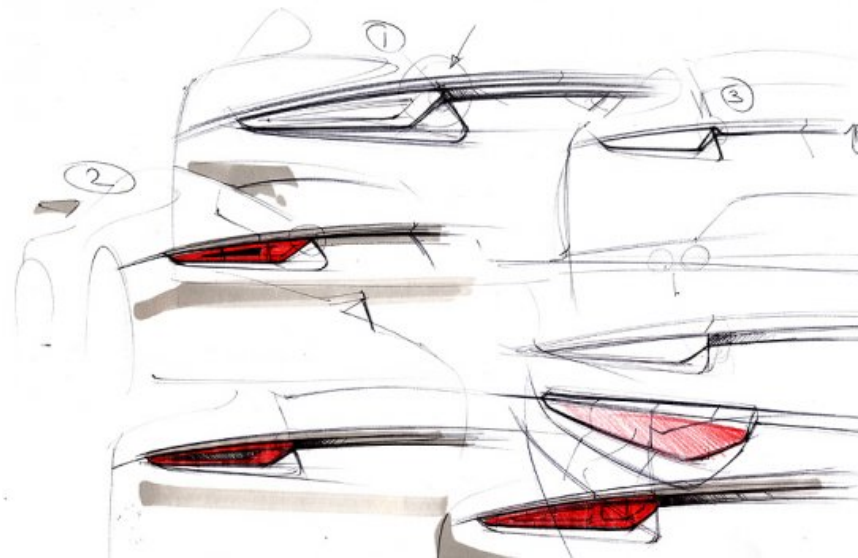
Kurvendiskussion: Porsche 911 - Die Gestaltung einer Ikone

Lead

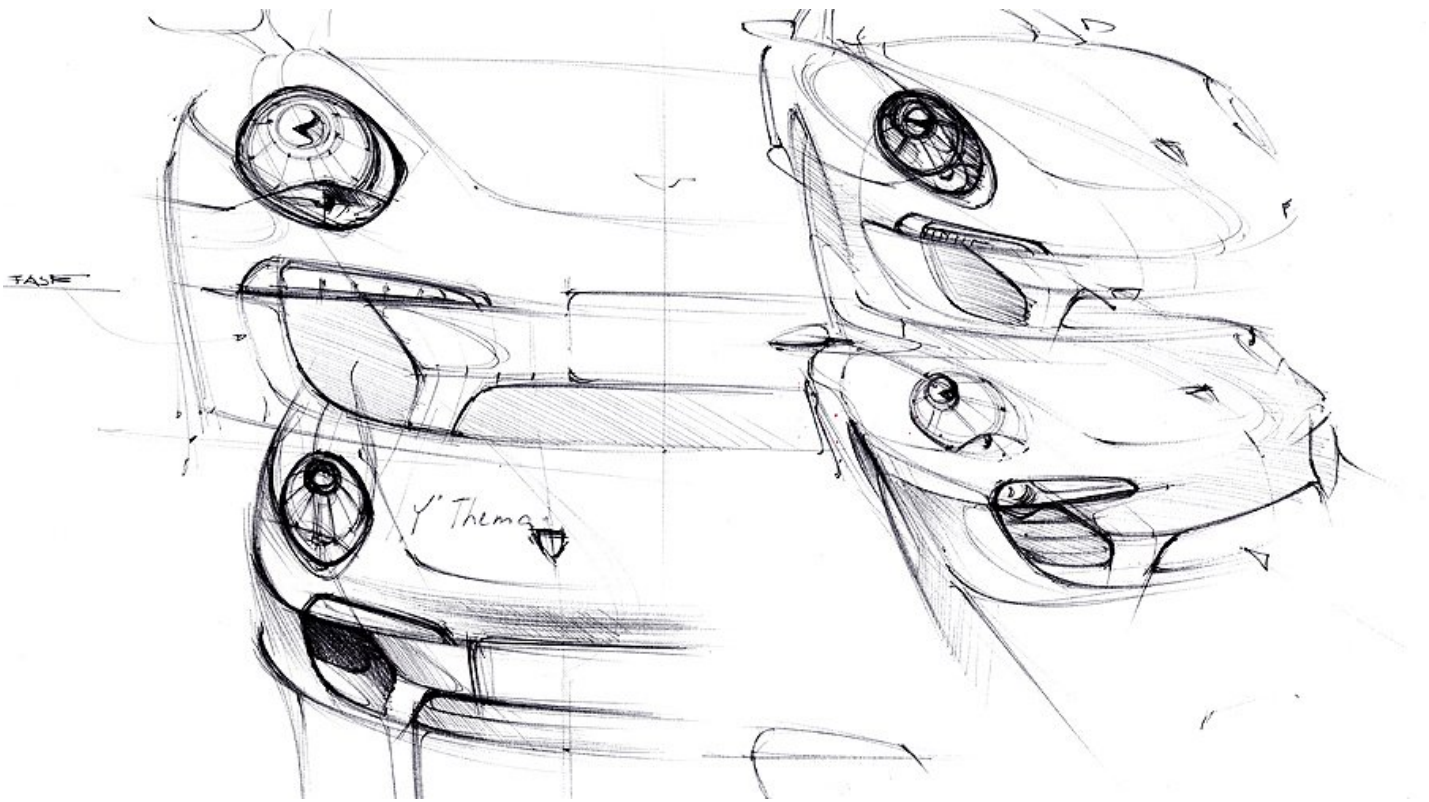
Lust oder Last? Was es bedeutet, einen neuen Porsche 911 zu gestalten, wurde vergangene Woche bei einem interdisziplinären Designtalk in Frankfurt diskutiert. Der Rat für Formgebung hatte Porsche-Designchef Michael Mauer eingeladen – und einige hochkarätige Kritiker.

Es gibt wenige Projekte, bei denen man sich als Designer derart kritisch über die Schulter schauen lassen muss, wie bei der Weiterentwicklung eines verdienten Klassikers. Wenn eine Ikone des Produktdesigns neu aufgelegt wird, sieht eben nicht nur die Öffentlichkeit ganz genau hin – sondern auch die gesamte gestaltende Zunft. Gerade ist mit der neuesten, siebten Generation des Porsche 911 ein Paradebeispiel für dieses Phänomen auf die Straße gekommen. Ferdinand Alexander Porsche hat in den frühen 1960er Jahren mit dem Ur-911 einen Design-Dauerbrenner geschaffen, dessen Grundrezept auch heute noch funktioniert. Der 911 gilt als Archetyp des Sportwagens „Made in Germany“ – keine andere Form hat sich so lange gehalten, keine hat solch einen immensen Erfolg. Doch wie modernisiert man einen derartigen Allstar? Und wie kann man als Designer zugleich Herkunft und Zukunft gerecht werden? Um eine Antwort auf diese Fragen zu finden, hat der Rat für Formgebung zu einer Diskussionsrunde in die Frankfurter Design-Galerie Landau geladen.

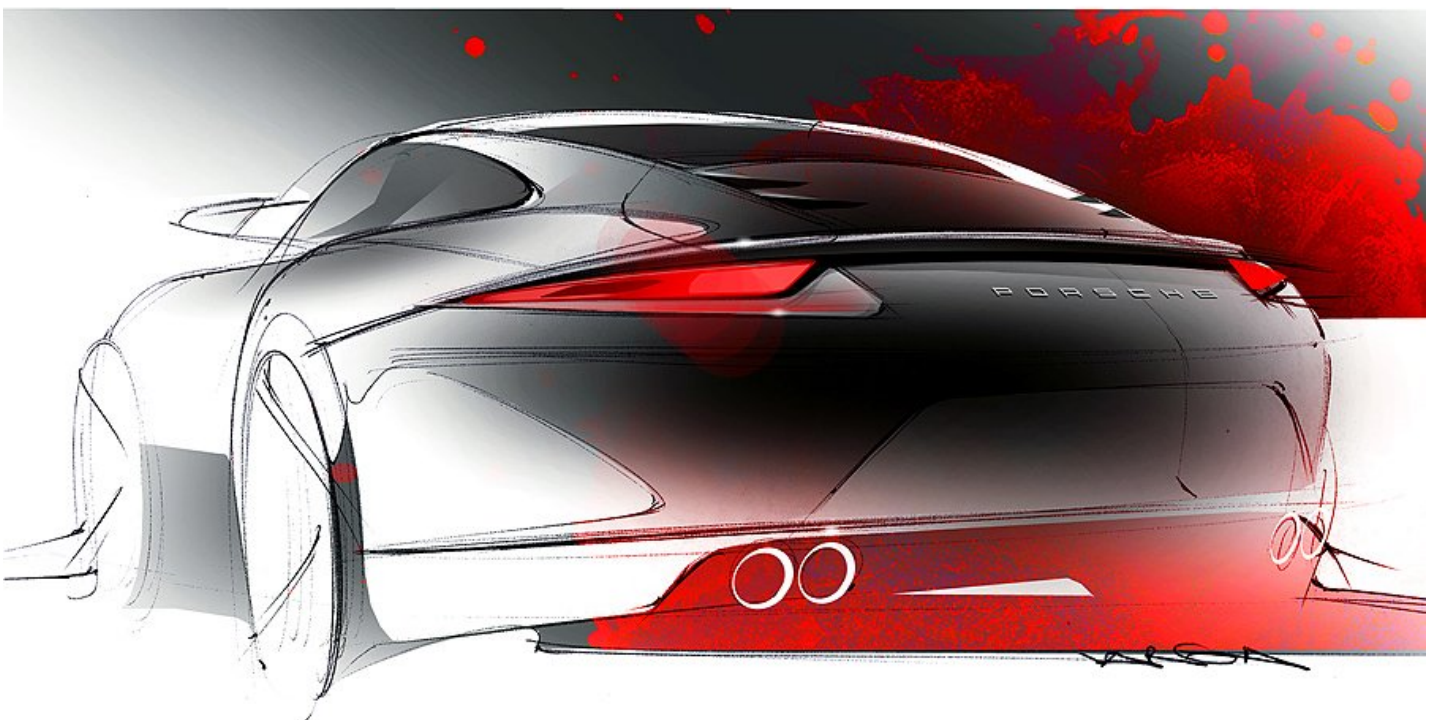




„Ich glaube, dass der Porsche 911 seit 50 Jahren so erfolgreich ist, weil das Design sehr behutsam, aber auch sehr konsequent weiterentwickelt wurde“, sagt Porsche-Designchef Michael Mauer. Es gehe für ihn als Designer um die Akzeptanz dessen, was über die Jahre entwickelt wurde. Aber auch die Konfrontation, das Infragestellen, das Vermeiden von Retro-Design. So hat Mauer, der für Porsche bereits den Panamera zeichnete, die Aufgabe 911 zunächst als Last, dann als große Herausforderung empfunden. Der kritischste Moment sei der gewesen, als der Vorstand aus drei Modellen auswählen musste – und sich dann aber glücklicherweise für Mauers Favoriten entschied. „Eigentlich besteht nur die Hälfte meiner Arbeit aus Design“, scherzt Mauer. „Die andere Hälfte ist missionarische Tätigkeit.“ Ging es F.A. Porsche noch primär darum, einen „neutralen“ Sportwagen zu entwerfen, ist heute jeder Gestaltungsschritt genauestens auf seine Kundenwirkung hin durchdacht. Für das Designteam um Michael Mauer gliederte sich die Arbeit am 911 in drei Phasen: Zunächst ging es um das Packaging, also die Proportionen und Dimensionen des Autos. Durch leichte Korrekturen – größere Räder, längerer Radstand, flacheres Dach – wurde der Charakter dynamischer, ohne die Proportionen grundlegend zu verändern. In der Stylingphase wurde die Marken- und Produktidentität herausgearbeitet: Typisch Porsche ist beispielsweise die geschwungene Typographie der Fronthaube, der Verzicht auf einen Kühlergrill, der Schulterschwung. Typisch 911 derweil die abfallende Dachlinie, Flyline genannt, und die runde Scheinwerferform. Darauf folgte schließlich das Fine-Tuning, bei dem von der Felge bis zum Seitenspiegel jedes Detail durchdekliniert wurde. So entstand ein Sportwagen, der sich mit den Vorstellungen und Erwartungen der Kunden möglichst decken soll – oder diese im besten Fall sogar noch übertrifft.



„So ein Porsche 911 steht ja in einem riesigen Image-Nebel“, erklärt Professor Lutz Fügner vom Fachbereich *Transportation Design* an der Universität Pforzheim. Jedem falle dazu eine historische oder persönliche Geschichte ein. Diesen Nebel wegzupusten und das Design dahinter klar zu sehen, sei schwer. Laut Fügner ist der Druck auf die Designer in letzten Jahren stärker geworden, einem neuen Auto ab Werk gleich ein fertiges Image mitzugeben. Das führe oft zu Übertreibungen beim Überholprestige. „Viele Autos sehen auf den ersten Blick aus wie Kampfhunde und sind eben doch nur Einkaufswagen. Ein Porsche dagegen braucht keinen Falkenblick. Er kann ganz treu gucken und jeder weiss trotzdem, was er kann.“ Für den Architekten Christoph Ingenhoven, der gerade mit dem umstrittenen Großbau-Projekt Stuttgart 21 im Fokus der Öffentlichkeit steht, liegt das Geheimnis des 911 in seiner sozialen Akzeptanz und Herkunft – schließlich basierten die ersten Porsche auf dem VW Käfer. „Sowohl bei Porsche als auch bei Volkswagen unterstellt man den Autos ja eine Grundnützlichkeit. Auf Protzgehebe wird verzichtet.“





Kommt das ewige Sullivan-Mantra „Form follows function“ beim Porsche 911 also tatsächlich zur Anwendung? Leitet sich die Form des Elfers wirklich nur aus seiner Funktion ab? Diese hat bei der Leistungscharakteristik eines Sportwagens natürlich eine ganz eigene Bedeutung – auch, weil der Porsche 911 mit seinem Boxermotor und dem steil abfallenden Heck nicht unbedingt dem fahrdynamischen Ideal entspricht. „Ich hatte selbst die Gelegenheit, in Nardo einen Prototypen des Turbo zu fahren“, berichtet Michael Mauer. „Dabei haben ich zum Thema Spoiler, dem ich als Designer eher kritisch gegenüber stand, ein ganz anderes Verhältnis aufgebaut. Jenseits von Tempo 250 freut man sich eben, einen Flügel hintendrauf zu haben.“ Auch für Fügner gibt es kein gutes oder schlechtes Design, sondern nur richtiges oder falsches: „Wenn ein neuer Elfer auf der Nordschleife sieben Sekunden schneller ist als der alte, dann ist das Ziel erreicht. Dann sind auch die ästhetischen Fragen egal.“



Ingenhoven dagegen plädiert für einen erweiterten Funktionsbegriff: „Sehen Sie sich ein Segelboot beim America’s Cup an – dessen Designer werden sie nicht dazu bringen, auch nur das Geringste an Dekor oder ein Gramm zusätzlichem Gewicht an Bord zu nehmen. Die Funktion des Porsche 911 ist dagegen komplexer – er muss ja nicht nur auf der Nordschleife schnell sein, sondern auch bei Schrittempo in der Stadt schön aussehen. Deshalb würde ich Sie bitten, Herr Mauer, den Turbospoiler zukünftig doch zu integrieren.“ Die Beschränkung auf die pure Elfer-Form liegt auch Professor Hartmut Esslinger, selbst eine Legende des Industriedesigns und wie Ingenhoven bekennender Elfer-Fahrer, am Herzen: „Ich bin mir nicht sicher, ob ich den Neuen kaufen soll. Mir fehlt – und das hat ein bisschen mit meinem Fahrstil zu tun – die Handbremse.“ Gegenüber Boxster, Cayenne und Panamera habe er zudem Ressentiments: „Was die anderen Porsche-Modelle betrifft sind wir im Elfer-Club intolerant. Es geht schließlich um das Gefühl eines *simple car*. Es ist wichtig, das aus einem Porsche kein Mercedes wird. Je einfacher, desto besser.“ Und Ingenhoven ergänzt: „Ja klar, die einfachste und funktionalste Form ist die beste Form. Die Schönheit kommt dann schon von allein.“

So scheint der Porsche 911 vor allem eine Sehnsucht nach Einfachheit, Klarheit, Verständlichkeit, Angemessenheit zu befriedigen. Je näher Porsche diesen Idealen kommt, desto größer scheint der Erfolg bei denen, die den 911 nicht bloß als ein Auto, sondern als den perfekten Sportwagen begreifen, der kein Verfallsdatum kennt und zu dem es keine Alternative gibt. Auch wenn das ein oder andere Detail einmal stört. „Ein Ferrari“, sagt Professor Esslinger irgendwann, „ist eine Freundin. Ein Porsche 911 eine Ehefrau.“ Dem hat auch die illustre Herrenrunde nichts mehr hinzuzufügen.

Weiterführende Links

Rat für Formgebung: www.german-design-council.de

Porsche: www.porsche.com

Fotos: Porsche

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/kurvendiskussion-porsche-911-die-gestaltung-einer-ikone>
© Classic Driver. All rights reserved.