

WAS UNS ERWARTET

TEXT: IVO GOETZ



Wird es morgen noch Autos für den Individualverkehr geben? Wie werden sie aussehen? Was passiert mit Lenkrädern, Armaturen, Innenräumen? Wir haben die Chefdesigner wichtiger Hersteller nach ihren Visionen gefragt.

Surrende Kapseln gleiten auf Rädern aus nachhaltigen, abriebfreien Materialien beinahe lautlos durch die Städte, von Sounddesignern aufwendig programmierte Klänge umhüllen sie dezent, sodass man sie stets orten kann. Die Kapseln transportieren entspannte Menschen, die sich kaum noch an den stressigen Berufsverkehr im eigenen Auto, den Nahkampf im alltäglichen Megastau erinnern. In der stinkenden, panisch-präelektischen Zeit der hektischen Blicke in den Rückspiegel und des Gefuchtels an Blinker- und Wischerhebeln musste man permanent wachsam sein. In der modernen Zeit der Mobilität weichen die Transportkapseln Fußgängern, Fahrradfahrern und anderen Vehikeln mit sanften Bewegungen aus. Manchmal stoppen sie kurz, senden aus raffiniert gestalteten Frontpartien freundliche Lichtsignale, am Heck gemahnen rötliche Farbspiele zur Vorsicht. Die Städte sind leise geworden – allenfalls ein vielstimmiges, dezentes Summen ist zu hören. Unfallstatistiken führt man schon seit Langem nicht mehr. Die Mobilität der Zukunft wird von intelligenten, selbstlernenden Systemen gesteuert und so geschmeidig ablaufen, dass man sie kaum wahrnimmt.

Wird es in dieser Mobilitätszukunft noch Raum für individuellen Verkehr geben? Werden wir noch mit Sportwagen über Alpenstraßen oder entlang schattiger Alleen in Südfrankreich fahren? Fakt ist ja: Spätestens ab 2035 sollen keine Autos mehr mit Verbrennungsmotoren zugelassen werden.

Wir haben mit einigen der wichtigsten Automobildesigner gesprochen, um herauszufinden, was uns erwartet.

Bei **ALFA ROMEO** ist Alejandro Mesonero für die Gestaltung der Fahrzeuge verantwortlich. Ab 2025, so der Designer aus Barcelona, werden alle Autos von Alfa Romeo elektrisch angetrieben sein. Individuellen Verkehr wird es aber weiterhin immer geben – das Bedürfnis, sich privat, abseits vom öffentlichen Verkehr, in der Stadt zu bewegen, bleibe weiter bestehen, so Mesonero. Für viele Menschen sei das Auto noch immer eine Erweiterung des privaten Raums, den man nur ungern mit anderen teilen will. „Wenn ich eine neue Stadt planen könnte, würde ich auf jeden Fall auch supereffiziente Vehikel für eine oder zwei Personen entwickeln“, sagt er, „aber nicht nur Designer, sondern auch Soziologen und Stadtplaner müssen über den Verkehr der Zukunft nachdenken. Ein klares Verkehrsszenario zu definieren ist sehr schwierig. Erst wenn wir einen



5



6

effizienten öffentlichen Nahverkehr haben, könnten wir einen Teil des individuellen Verkehrs in den Städten ersetzen und das eigene Auto nur für Fahrten aufs Land, aus der Stadt hinaus nutzen.“

BILDER:
5 Frontpartie des neuen Tonale von Alfa Romeo
6 Vision-Next-100-Designstudie von BMW
7 UrbanRebel-City-Concept-Car, vollelektrisch von Cupra

BILDER: 5 ALFA ROMEO 6 BMW AG 7 CUPRA



7

Die Städte werden leise werden, nur ein vielschichtiges Brummen wird zu hören sein. Die Wagen werden intelligenter und bequemer – und oft autonom fahren. Nachhaltigkeit spielt eine große Rolle.

Mesonero denkt dennoch, dass es in der Zukunft Autos geben wird, die auch Spaß machen, es gebe immer Menschen, die Vergnügen am Autofahren haben werden. Er könne sich nicht vorstellen, dass Alfa Romeo irgendwann nur Transportkisten baue. Die Elektrifizierung des Autos bringe zwar einige technische Veränderungen, die Einfluss auf das Design haben, aber ein Automobil bleibe immer ein dynamisches Objekt und die Automobildesigner werden in der Zukunft diese Semantik, die ein Auto einer bestimmten Marke ausmache, weiterhin verwenden.

Auch Adrian van Hooydonk, als Leiter der **BMW** Group Design für die Gestaltung der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce zuständig, beschäftigt sich schon lange Zeit mit Automobilkonzepten der Zukunft. Dass die Transformation in elektrische Zeiten neue Karosserieformen hervorbringt, konnte man bereits bei den inzwischen zehn Jahre alten Modellen I3 und I8 sehen.

Wie Autos in zwanzig oder dreißig Jahren aussehen könnten, haben van Hooydonk und seine BMW-Designer mit der Vision-Next-100-Studie, einer Art 3er-BMW der Zukunft, versucht zu zeigen. Das Auto habe zwar noch Räder, die sind aber alle verkleidet, da die Aerodynamik in der Zukunft noch wichtiger werde. Da Vorderräder beim Lenken einschlagen, verschwinden sie bei diesem Concept-Car unter einer flexiblen Außenhaut. Insbesondere im Innenraum der Zukunftsautos werde man große Veränderungen sehen, so van Hooydonk. Im Moment hätten wir viele Bildschirme in den Autos, die aber wieder verschwinden würden. Die ganze Windschutzscheibe werde dann zum Display. Und da die Autos der Zukunft auch autonom fahren, wollen die Nutzer, so glaubt van Hooydonk, das Interior „wohnlicher“ haben, die Erwartungshaltung ans Design werde steigen, man habe mehr Zeit, andere Dinge im Auto zu tun. Eine große Rolle werden die verwendeten Materialien spielen. Nachhaltigkeit und Wiederverwertbarkeit sind enorm wichtig.

Bei **CUPRA** aus Spanien, einer Tochterfirma von Seat, die zur VW Group gehört, betont auch Chefdesigner Jorge Díez, dass es zukünftigen Autofahrern, gerade aus den jüngeren Generationen, um Nachhaltigkeit gehe. Cupra ist eine Art junge Sportabteilung von Seat und will eine Alternative zu den traditionellen Marken sein. „Cupra riskiert etwas mit dem Design –



wenn es für manche etwas zu viel ist, dann liegen wir richtig“, sagt Díez. Beim Design von Sneakers könne man sich zum Beispiel eine Menge anschauen, da kämen immer revolutionäre Materialien zum Einsatz. Man wolle weg von Leder und Chrom – für junge Leute seien diese Dinge enorm wichtig. Auch bei den Bedienungskonzepten müsse man sich umstellen, so Díez. Die heute Fünfzehn-, Sechzehnjährigen seien die Fahrer von morgen, seien ständig „connected“ und brauchten Emotionen, so Díez, also müsse man die virtuellen Welten der Tiktok-User mit den Autos verbinden. „Wir untersuchen gerade, ob die nächste Autofahrergeneration überhaupt noch Pedale nutzen wird – im UrbanRebel-Concept-Car etwa haben wir Knöpfe am Lenkrad, wie beim Controller einer Spielekonsole. Überhaupt sind Analogien zu Com-

puterspielen denkbar, man könnte etwa Punkte für besonders energiesparendes Fahren bekommen“, sagt der Chefdesigner.

Bei **DS AUTOMOBILES**, einer französischen Automarke, inspiriert von der ikonischen Citroën DS aus dem Jahr 1955, ist Thierry Metroz Chefdesigner. Er wagt einen Blick in Zukunft nicht weiter als zehn Jahre voraus. Alles andere sei unmöglich, die neuen Technologien nicht vorhersehbar. Probleme wie Batteriekapazitäten, Recyclingfragen oder Rohstoffverbrauch aber würden bald gelöst sein.

Er plane heute mit seinem Team bereits an den Autos der Post-SUV-Zeit. „Derartige Autos sind in Sachen Effizienz nicht sinnvoll, nur wenige Menschen

BILDER:
8 Nachhaltige Materialien für den Innenraum bei DS
9 Designstudie PassoCorto aus dem Jahr 2014 von Hyundai in Zusammenarbeit mit Istituto Europeo di Design

BILDER: 8 DS AUTOMOBILES 9 HYUNDAI



benötigen sie, es werden wieder aerodynamischere Autos mit niedrigem Dach kommen“, glaubt Metroz. Für ihn stehen Emotionalität, französischer Luxus und die Kunst des Reisens im Vordergrund. „Wir wollen mit DS so etwas wie Louis Vuitton der Automobilindustrie sein“, sagt er, „unsere Kunden wünschen Autos mit Charakter und Persönlichkeit und keine weißen Autos, die wie Waschmaschinen oder Kühlschränke aussehen.“ In den großen Innenräumen – Motor und Getriebe fallen ja weg bei elektrischen Autos – werde man lederfreie Luxusmaterialien haben, die sich toll anfühlen, und am liebsten sehe er keinerlei Displays mehr im Auto, die Informationen auf den Schirmen halte er für überflüssig, die Autos der Zukunft seien autonom und agierten selbst – man solle lieber die Landschaft beobachten.

Bei **HYUNDAI** habe man einen anderen Ansatz, wenn es um die Entwicklung neuer Fahrzeuge gehe, so der Belgier Luc Donckerwolke, der schon für Lamborghini und Bentley Autos entwarf. Er ist Executive Vice President und Chefdesigner bei der südkoreanischen Hyundai Motor Group und unter anderem für die Marken Genesis und Ioniq verantwortlich. Hier werde zuerst über die Nutzererfahrung, die „customer experience“, nachgedacht, bevor es ans Autodesign gehe. Nicht eine Marken-DNA, sondern die Eigenschaften der Fahrzeuge stünden bei Hyundai im Vordergrund. Kunden in Indien hätten andere Bedürfnisse als etwa die in China – die Fahrzeuge unterschieden sich daher so stark von Land zu Land, dass man glauben könne, die kämen gar nicht von derselben Marke. „Ich finde, dass es arrogant ist, wenn man denkt, die Identität



10



11

BILDER: 10, 11 MERCEDES-BENZ GROUP AG 12 POLESTAR

einer Marke ist wichtiger als der Kunde“, sagt Donckerwolke. Das Auto als individuelles Transportmittel und auch als Ausdrucksmittel werde weiter existieren. Aber nicht alle hätten Spaß, für viele sei es schon stressig, das Auto zu betanken. Die Automatisierung und Elektrifizierung werden es diesen Menschen einfacher machen, so Donckerwolke. Die Technologie erledige in Zukunft alles im Hintergrund, was sich auch auf das Design der Autos auswirke. Im Moment sähe man sehr viel extrovertiertes Design im Exterior, da gebe es viel Bewegung in den Formen der neuen Autos, und im Interior seien große Bildschirme im Trend. „Aber wir werden bald innen wie außen zu puristischeren Formen zurückkehren. Sportlichkeit und Luxus etwa tendieren immer zur Reduktion, und unabhängig vom Antrieb wird die Formsprache einer langen Motorhaube immer funktionieren“, sagt der Designer. Ab 2030, glaubt Donckerwolke, werden sich die Autos wieder mehr am Kunden und weniger an Moden orientieren. Man könne den Käufer auch ohne Symbole in eine Markenwelt ziehen – beim Ioniq 5 etwa habe man das Emblem vom Lenkrad entfernt, der Fahrer wisse auch so, dass er in einem Hyundai sitzt.

Donckerwolke sieht das Design der Autos der Zukunft ohnehin im großen Zusammenhang: Hyundai arbeite auch an Smartcity-Konzepten, die ein ganzes Ecosystem der Mobilität abbilden, in dem verschiedene Fortbewegungssysteme wie etwa auch Flugmobile vorkommen.

Für das Design der **MERCEDES-FAHRZEUGE** ist Gorden Wagener, Chefdesigner der Daimler AG, verantwortlich. Für ihn sind die kommenden fünfzehn Jahre der vorhersehbare und planbare Bereich der Zukunft: „Danach ist Science-Fiction.“

Dass Autos aber schon bald so intelligent sein werden, dass sie wie Organismen mit uns interagieren können, zeige Mercedes mit dem Zukunftsprojekt AVTR, so Wagener. Über ein Interface, das intern „Jellyfish-Device“ genannt wird, stelle man durch Handauflegen in der Mittelkonsole eine Verbindung mit dem futuristischen Gefährt her – ein Lenkrad gibt es nicht – und steuere es. Wie ein Tier gebe das Auto dann Rückmeldungen, stelle die Haare beziehungsweise Lamellen am Heck auf, atme und lebe sozusagen.

Natürlich werde es weiter Autos geben, so Wagener, solange das Beamen nicht erfunden sei, und sie werden auf dem Boden fahren. „In dieser Dekade werden wir

aber die Transformation zum elektrischen Fahren sehen, und auch das autonome Fahren wird langsam kommen, in manchen Bereichen auf bestimmten Fahrspuren. Intelligente Pods oder Fahrzeuge, die verbunden sind und den öffentlichen Nahverkehr ergänzen können, werden in den Städten fahren, aber die individuelle Mobilität nicht ersetzen.“

Er glaubt nicht, dass wir alle bald in busartigen Fahrzeugen herumfahren, die lange Motorhaube habe immer noch Prestige. Den Luxusbereich, das Bedürfnis nach Sicherheit, Privatsphäre und Status, werde es immer geben. Wagener versteht sich und seine Designer als Visionäre im Unternehmen, Strategen, die den automobilen Luxus für die Zukunft gestalten und inszenieren. Das Design verändere sich natürlich durch neue Technologien und die Digitalisierung; der elektrische EQS sehe bereits ganz anders aus als die S-Klasse. Die Bedienung der Fahrzeuge etwa erfolge in Zukunft über Spracherkennung und Touchscreens, dennoch werde es auch immer analoge Elemente geben, die Wertigkeit vermitteln, „wie etwa toll gestaltete Luftdüsen“.

Das letzte Auto wird ein Sportwagen sein. „Mein Lieblingsauto ist natürlich der Mercedes GT, der hat wie der Jaguar E-Type diesen puren Sex-Appeal, das Motorgeräusch der Verbrennerzeit“, sagt Wagener, „aber auch in elektrischen Sportwagen werden wir für den Sound ein akustisch generiertes Äquivalent finden, damit die Emotionen nicht fehlen, und in diesen Autos wird es auch noch das Hyperanaloge geben, echte Schalter und Knöpfe.“



12

BILDER:
10
Wie ein Lebewesen stellt das AVTR von Mercedes seine Schuppen auf
11
Kein Lenkrad mehr im AVTR, biometrische Verbindung mit der Control Unit
12
Polestar 6, der elektrische Roadster der Zukunft



13



14

Chefdesigner Maximilian Missoni von **POLESTAR**, einem schwedischen Premiumautohersteller, der von Volvo gegründet wurde und wie Volvo zum chinesischen Geely-Konzern gehört, hat keine Zweifel, dass es in der Zukunft luxuriöse Autos geben wird. Das werden Autos sein, so Missoni, die man auch noch selbst fahren und in denen man private Gespräche führen und in gewissem Sinne Luxus genießen könne. „Mit diesen Autos von starken Marken drückt man als Fahrer oder Besitzer auch etwas aus, dass man sich eben Privatsphäre und Luxus leisten kann.“ Missoni glaubt an eine Zukunft des Sportwagens (gerade wurde der Roadster Polestar 6 vorgestellt) – vielleicht werden diese auch autonome Funktionen haben. Das sportliche Auto als Symbol der Freiheit werde sicher bleiben.

Elektrisch fahren werde zum Standard, Proportionen könnten freier gestaltet werden, das Design sei klassenloser geworden, so Missoni. Der Antrieb bestimme nicht mehr das Aussehen. Früher waren Autos, die innen viel Platz hatten, immer teure Autos.

„Da Polestar kein Massenprodukt ist, gibt es größere Freiheiten beim Gestalten, wir können uns so eine gewisse Exklusivität und Reduktion leisten“, sagt Missoni, den

Automobilklassiker wie der Maserati 3500 GT und der Citroën SM inspirierten. „Alles, was wir vor 20 Jahren im Studium phantasiert haben, wird jetzt Realität. Sharing, autonomes Fahren, Wiederverwertbarkeit“, erklärt er. Die Nachhaltigkeit im Herstellungsprozess eines Autos sei noch komplexer als autonomes Fahren, die Forschung an neuen Materialien extrem interessant, aber auch sehr aufwendig.

Der Designchef des **VOLKSWAGEN**-Konzerns, Klaus Zyciora, der für das weltweite Design von Marken wie VW, Audi, Porsche, Lamborghini und Bentley verantwortlich ist, hält das vollautonome Fahren, also Level 5, schon sehr bald, vielleicht in fünf Jahren, für eine realistische Möglichkeit. Zyciora sieht etwa den Lieferverkehr in den Städten vollautonom, leise und vor allem in der Nacht, das könne den Verkehr deutlich entzerren, die Straßen wären tagsüber nicht mehr überlastet, es müsste dann gar nicht mehr in neue Straßen investiert werden. Der Personenverkehr in den Städten finde in schicken vollautonomen Kapselfahrzeugen, wie etwa dem VW Sedric, statt. Wie in einer Konzeptstudie für die asiatischen Märkte zu sehen, sogar mit einer Karaokeausrüstung an Bord.

Die Autos werden laut Zyciora intelligent vernetzt sein, sich wie Fischeschwärme bewegen und in der Zukunft digital von der VW-eigenen Softwarefirma Cariad in der Cloud gemanagt.

„Aber der Individualverkehr wird nicht wegzurationalisieren sein. Automobildesign als Ausdruck von Kultur, Individualität und Emotionalität wird bleiben.“ Wie viele seiner Kollegen sieht Klaus Zyciora eine Zukunft auch für elektrische Sportwagen, wie etwa den Porsche Taycan, mit ihrer eigenen Formsprache und einem tollen Sound. Und vertikaler Transport in fliegenden Vehikeln werde ebenfalls eine Rolle spielen, denn, so der Experte: Menschen wollten immer die nächste Dimension erreichen.

Fazit: Die automobilen Zukunft hat also bereits begonnen, sie wird uns mit aufregenden technischen Möglichkeiten überraschen, mit neuen, nachhaltigen Materialien erfreuen, deutlich weniger CO₂ ausstoßen, und vor allem wird sie das Automobildesign in neue, spannende und futuristische Formen bringen. Vielleicht fahren wir in der Zukunft mit unseren modernen Wagen wesentlich entspannter im von Künstlicher Intelligenz optimierten, vollautonomen Citymodus und genießen dann umso mehr rasante Fahrten über kurvenreiche Landstraßen, wenn wir aus den Städten herausfahren, schalten alle Bildschirme ab und stellen den Sound des Motors wieder etwas lauter. ●

BILDER:

13

In einer autonom fahrenden Citykapsel entspannt durch den Verkehr, entworfen von den Designern im Volkswagen Future Center

14

Selbst steuern ist möglich, Cockpit-Studie von VW