



PROF. JOHANN TOMFORDE
Geschäftsführender Gesellschafter,
TEAMOBILITY GmbH

WIR BRAUCHEN EINE RENAISSANCE DER EUROPÄISCHEN AUTOMOBILBAU-STRATEGIE!

Als Diplomingenieur und Designer mit über fünfzig Jahren Erfahrung in Automobil-Entwicklung und Management sowie dreißig Jahren Lehrtätigkeit in Transportation Design, der nach wie vor mit seiner Firma TEAMOBILITY international aktiv ist in der Szene, erlaube ich mir diesen Aufruf!

Gestützt wird die These durch langjährige Markt-Analysen bei diversen Kunden von Mobilitätsfirmen und Nutzern von Fahrzeugflotten, die ihre Sorgen haben mit dem Produktangebot der Automobilhersteller.



Wir erleben seit Jahren Hypes und Trends im globalen Automobilbau, die sich für viele Bevölkerungsschichten immer weiter von ihrem Grundbedürfnis einer bezahlbaren, individuellen und trotzdem umweltfreundlichen Mobilität entfernen! Verursacht auch durch überfrachtete Assistenzsysteme und komplexe Funktionen, die teuer sind, aber kaum genutzt werden.

Die seit geraumer Zeit strapazierten Trendwerte, auch als »Must-have« in Leitmärkten wie China, USA und arabischen Ölförderländern bezeichnet, wo ganz andere soziale und kulturelle Segmente mit durchschnittlich jüngeren Kunden bedient werden als in Europa, oder gar in Schwellenländern wie Südamerika oder Afrika, sind meines Erachtens in dieser Ausprägung in den meisten europäischen Ländern nicht erforderlich oder sogar nachteilig.

Sowohl in der technisch-wirtschaftlichen Systembetrachtung als auch zum alltäglichen Gebrauchsnutzen für Kunden haben wir von der TEAMOBILITY bei unseren Flottenfuhrpark- und Urban-Mobility-Recherchen einige klare Hinweise bekommen, die mich an meine Entwickler- und Designerzeiten der 1970er- und 1980er-Jahre erinnern, als die Architektur, Funktionalität und Ergonomie, also die kompakte Dimensionierung, das Fahrzeuggewicht und das Design-Packaging noch stärker im Vordergrund unserer Automobil-Entwicklungen standen.

Im Kontrast zu den aktuellen Anforderungen stehen die heute hochgejubelten Trends, wovon hier nur einige wenige beispielhaft mit ihren Nachteilen erwähnt werden:

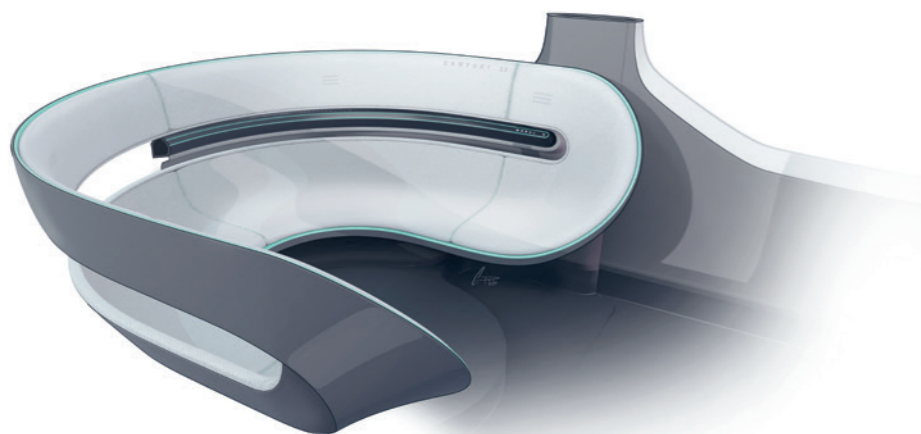
- 1.** Immer größere Außendimensionen bei gleichzeitig kleineren nutzbaren Innenräumen, wie sie nun mal für Familien mit Kindersitzen, Sportkarren etc. gebraucht werden (nur wenige können und wollen sich einen fünf Meter langen und über 70.000 Euro teuren Van oder Großraum-SUV leisten!).
- 2.** Die Komplexität und Überfrachtung der Cockpits macht den Nutzern zu schaffen, die nur zeitweise und immer wieder andere Fahrzeuge ausleihen, wie sie von Vermietern, Carsharing- und anderen Mobility Providern angeboten werden.
- 3.** Extrem aerodynamische Karosserien mit riesigen flachen Glasflächen, die zu Aufheizung im Sommer und Kälte im Winter führen, denen man nur mit üppigen, energiefressenden Klimaanlage Herr werden kann. Die großen Material-Doppelungen unter den sehr flachen Front- und Heckscheiben ergeben entsprechende Mehrgewichte! Obwohl die meisten Autos zu mehr als 80 Prozent im Kurzstreckenverkehr und Urbanisationen eingesetzt werden, wo die extreme Aerodynamik bei den geringen Geschwindigkeiten nicht effizient ist.
- 4.** Der Hype um autonom fahrende Autos mit ihrem hohen Bedarf an Energie und Nutzraum für alle dazu nötigen Installationen und Ausstattungen, die exorbitante Entwicklungs- und Produktentstehungskosten mit sich bringen, sollte meines Erachtens eher auf Einsatzbereiche fokussiert werden, wo man wirklich auf kostenintensive Fahrer verzichten kann und wo man nicht im gemischten Verkehr fahren muss.

Wenn wir zukünftig für Automatisierungs- und Assistenz-Systeme, Energiespeicherung und klimaschonende Antriebssysteme große Plattformen brauchen, die wertvollen Innenraum schlucken, aber gleichzeitig die rare Verkehrs- und Parkfläche noch mehr einengen, bedarf es einer generellen Transformation von Fahrzeugkonzepten und Innenraum-Architekturen, die wieder kompakter, nutzerzentrierter, modularer, leichter und intelligent einfacher sind. Denn für nachhaltig funktionierende Eco-Systeme muss man keine Opfer bringen, sondern nur bessere Systemlösungen!

DESIGN VS. STYLING

In früheren Jahrzehnten und noch etwa bis zur Jahrtausendwende wurden wir deutschen Automobildesigner vor allem in Asien für unser ikonisches und zugleich funktionelles Design gelobt. Auch um die lange deutsche Designtradition, angefangen vom Bauhaus über die berühmten deutschen Designhochschulen bis hin zum Automobildesign der 1980er- und 1990er-Jahre, wurden wir im Ausland beneidet.

Heute tun sich selbst Experten schwer, bei der Vielzahl ähnlicher Designrichtungen und gleicher Stilelemente markenspezifische Designanmutungen zu identifizieren – insbesondere, wenn man sich die überdimensionalen Firmensignets wegdenkt.



Klar ist natürlich, dass Gesetze, Funktionen, Aerodynamik, Aggregate und Fertigungstechnologien für alle gleich sind. Ebenso die Dimensionen der Insassen und ihre Nutzergewohnheiten. Dabei hat man spätestens seit dem Aufkommen der Skateboard-Chassis große Chancen für innovative Innenraum-Architekturen und damit auch für die Silhouetten, also eigenständige Gesamtanmutung der Karosserien!

Stattdessen laufen viele legendäre europäische Marken modischen Styling-Eskapaden von automobilen Newcomern hinterher. Das mag ja marketing-getrieben kurzfristig erfolgreich sein, ist aber nur trendy und modisch. Für kurzlebige Produkte kann das funktionieren, unter Nachhaltigkeits- und Circular-Design-Aspekten für Langzeitprodukte, wie es Automobile sein sollten, gilt es das jedoch in Frage zu stellen.

Ein weiteres Thema kam bei den Flottenkunden-Workshops auch immer wieder auf: Das Interieurdesign von Pkws ist seit jeher auf private Erstkäufer abgestimmt – nicht auf Folgenutzer und überhaupt nicht auf vielfach eingesetzte Flottenfahrzeuge mit ganz unterschiedlichen Ansprüchen der Nutzer.

Angefangen von der einfach selbsterklärenden Bedienung bis hin zum Fresh-up verschlissener Interieurmodule wird hier mehr Rücksicht auf den Bedarf bei solchen Teilzeit-Autos erwartet.

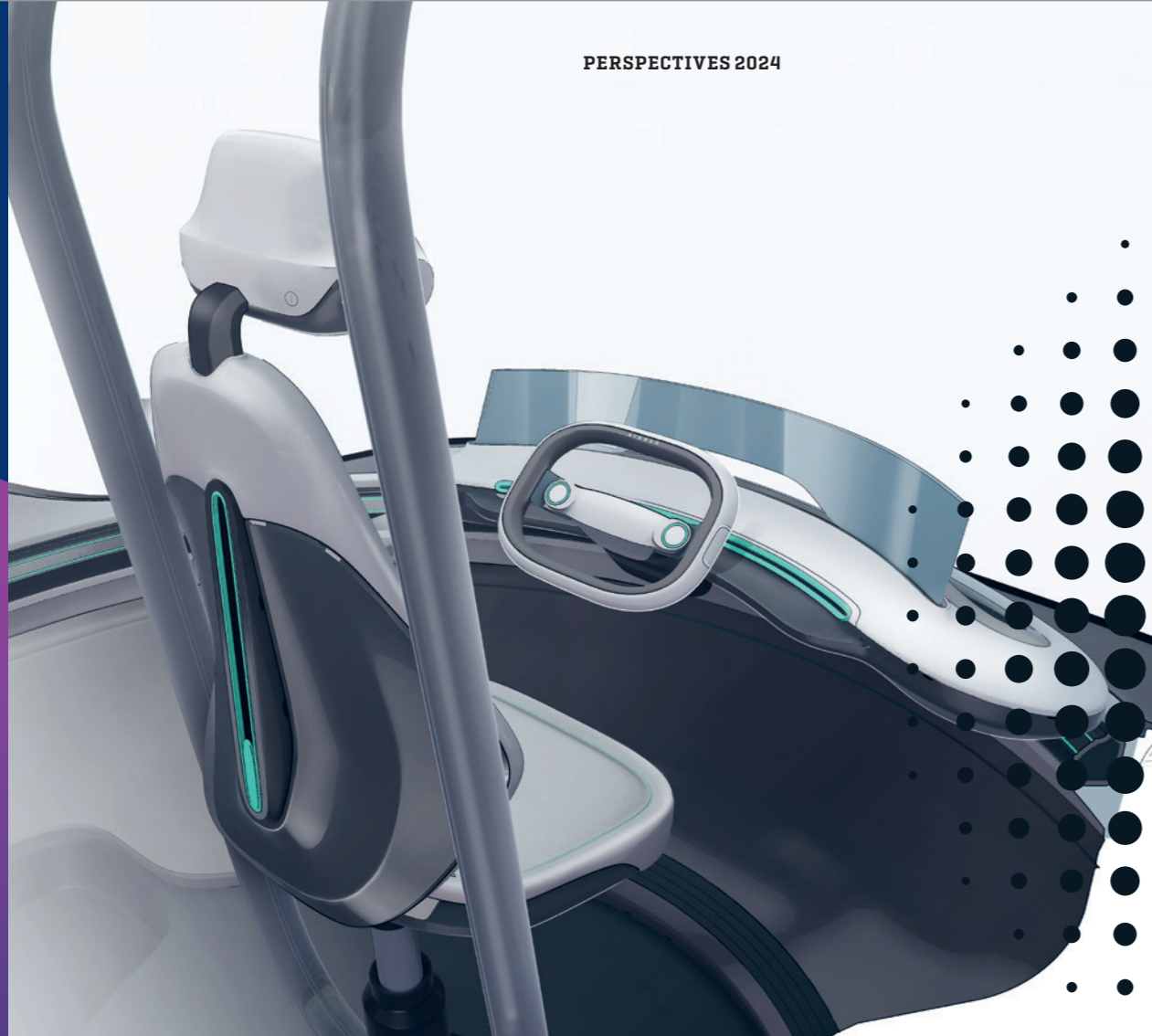


TRANSPORTATION DESIGN

Mit Studierenden und unseren jungen Talenten habe ich schon oft Experimente gemacht mit dem sogenannten »Weißes Blatt Papier«, um zu testen, was an kreativen Konzepten herauskommt, wenn man die aktuellen Trends ausklammert und den Teams freien Lauf lässt. Erstaunliche, originelle Fahrzeug-Architekturen und ikonisches Design waren das Ergebnis!

Leider versickern diese visionären Konzepte beim Berufseinstieg meistens in den »Schubladen« mit der Aufschrift »Passt nicht zu unseren Plattformen und Modulbaukästen« oder »Passt nicht in unsere Fabriken und Produktionsprozesse!«

Aber in Anbetracht der heutigen und wohl noch länger andauernden Situation um uns herum, von Kriegen über Versorgungskrisen, Klimawandel und Transformation der Märkte, ist es meines Erachtens angebracht, mit allem verfügbaren Wissen und kreativen Talenten auf »Reset« zu drücken.



THE NEW EUROPEAN AUTOMOBILITY DESIGN

Oder konkret: Wir brauchen eine Renaissance der europäischen Automobilbau-Philosophie! Die neu interpretierte Wiederherstellung der seinerzeit erfolgreichen Grund- und Trendwerte – natürlich auf Basis aktueller und moderner Technologien wie beispielsweise:

- **Kundenfokussierte Alltagstauglichkeit und Freude am Gebrauch**
- **Hoher Gebrauchsnutzen dank funktionell durchdachter Raumkonzepte**
- **Nützliche Funktionalität und Ergonomie in Cockpit und Interieur**
- **Eigenständiges (Longlife-) Design mit modularer Austauschbarkeit abgenutzter Komponenten**
- **Fahrwerk, Antrieb und aktive Sicherheit angepasst an Haupteinsatz-Szenarien**
- **Zeitgemäße Leistungs-, Verbrauchs- und Emissions-Werte**
- **Dementsprechend angepasste passive Sicherheit**
- **Bezahlbarer Leichtbau dank intelligenter Gesamtkonzepte und Systemlösungen**
- **Günstige Betriebskosten und geringe Wartungs- / Reparaturkosten**
- **Einfach reparierbare und günstig austauschbare Verschleißteile / Systemmodule**
- **Hohe Produktqualität und Zuverlässigkeit**
- **Hohe Lebensdauer und Wertbeständigkeit**

FAZIT

Kurzum »The New European Auto Mobility Design« kann zur Renaissance der europäischen Automobilbau-Philosophie und zu früherer Stärke in den Grundwerten führen – parallel zu den nach wie vor im Weltmarkt etablierten Ingenieur-Höchstleistungen und dem High-tech-Image.

Wohlgemerkt, ich plädiere nicht für die primitive Technik, spartanisch ausgestattete und billig aus längst amortisierten Aggregaten gebaute Autos, sondern für nutzerfokussiert konzipierte, intelligent und schön gestaltete Fahrzeuge zur Erhaltung der individuellen Mobilität. Nutzen wir die Chancen der automobilen Transformation.

TCG
2 0 2 4