

Design oder Styling?

100 Jahre Motorrad-Design zeigte die Euromold, die Weltmesse für Design und Produktentwicklung.

Die Motorrad fahrende Öffentlichkeit hat wohl nichts davon mitbekommen, aber vier Tage lang bildete die Frankfurter Euromold Anfang Dezember die Bühne für 28 markant gestaltete Zweiräder der Motorradhistorie. Die ausschließlich Fachbesuchern vorbehaltene Messe für Industriedesign zeigte in einer von Dipl.-Ing. Erik Eckermann inszenierten Sonderausstellung Motorrad-Design der letzten 100 Jahre, und die Zusammenstellung der Maschinen wäre sicherlich auch bei »Laien« auf reges Interesse gestoßen.

Eckermann vertritt die These, dass es bis etwa 1950 keine bewusste optische Gestaltung des gesamten Fahrzeugs gab, sondern das »offene Prinzip« herrschte. Jedes Bauteil, wie Tank, Rad,



Unromantisch aber zweckmäßig, Verkleidung der BMW R 100 RS (o.), Katana-Design der 80er (u.).

Tacho, Scheinwerfer oder Triebwerk, war für sich gestaltet und nicht einer einheitlichen Formensprache unterworfen. Beispiele dafür sind Maschinen von NSU, FN oder Wanderer aus der Kaiserzeit. Daher ließen sich auch verschiedene Motoren in das gleiche Chassis einpassen, etwa bei Gnome & Rhone und der Opel/Neander.

Waren nach den Weltkriegen aufgrund der Mangelsituation noch reduzierte Designs – wie an der TX und der Imme – an der Tagesordnung, wurden Technik, Formen und Farben mit steigendem Wohlstand rasch opulent. Maicos unglückliche Taifun von 1955 war in Frankfurt ein hervorragendes Beispiel dafür. In den 50ern tauchte auch bald die Kontroverse zwischen »Styling« und »Design« auf. Während Design als Verdeutlichung der ergonomischen Funktion und Erleichterung der Handhabung positiv belegt war, wurde »Styling« als amerikanisch-kapitalistischer Kitsch gebrandmarkt, der unter dem Diktat der Mode den Konsum anheizen sollte.

Die europaweite Abwendung vom Zweirad hin zum Auto führte zu zwei Gestaltungsschulen, die in Frankfurt gleichermaßen vertreten waren. Ein Teil der Zweiradindustrie suchte ihr Heil darin, der Kundschaft »Straßenkreuzer auf zwei Rädern« anzubieten. Dass die gezeigte Konstruktion der Nürnberger Zweirad Union allgemein nur als »Blechbanane« bekannt war, dokumentiert diesen Styling-Irrweg. Der andere Teil der Hersteller konzentrierte sich auf das sportlich eingestellte Publikum und baute für den verbliebenen



Kreis von Enthusiasten Café-Racer – straßenzugelassene Maschinen mit der Sitzposition und Bauelementen von Rennmaschinen, wie die Motobi Catria Sport und die Velocette Venom Thruxton.

Was könnte den japanischen Erfolg als neue Zweiradmacht besser dokumentieren als Hon-

das CB 750, die lange Zeit typisch japanische Mischung aus offener Gestaltung in Verbindung mit barocker Form- und Farbensprache. Europäisches Design als Gegengewicht demonstrierte die BMW R 100 RS von Hans A. Muth, deren Vollverkleidung exzellenten Wind- und Watterschutz mit fahrtechnisch wert-

Die TX von 1923 dient als Design-Vorbild fürs dritte Jahrtausend.



Reduktion aufs Wesentliche verkörpert auch die Imme R 100 von 1958.



Barocke Optik, richtungsweisende Technik: Honda CB 750 von 1969 (rechts).



Design-Irrweg der 50er. Maico Taifun von 1955 (ganz rechts).



Dipl.-Ing. Erik Eckermann inszenierte die Sonderausstellung (o.). Die »Blechbanane« der Nürnberger Zweirad Union von 1960 (l.).

vollen Attributen verband. Die detailverliebten Deutschen verließen in ihrer unromantischen Art nicht einmal den Verbandkasten mit samt Sticker auf dem Seitendeckel.

Europäisches Design in Verbindung mit japanischer Technik zeigte die Suzuki Katana stellvertretend für die 80er-Jahre. Die Neunzi-



Als Design getarntes Styling fällt durch

Szene-Aufruf
(Vor-)Berichte zu bunten Szene-Themen sind uns immer willkommen, am liebsten mit guten Bildern per Mail oder Post – Danke!

ger wurden zum Jahrzehnt von Ducati. Galuzzis Monster wirkt im zehnten Jahr immer noch frisch, ganz zu schweigen von Massimo Tamburinis Diva Ducati 916: Mit Hornissenaugen, Einarmschwinge und Under-seat-Auspuff wurde die 916 zum Design-Vorbild einer ganzen Sportler-Generation.

Bei der Aprilia Moto 6.5 zeigte Phillipe Starck als Design getarntes Styling und fiel beim Publikum durch. Mehr Beifall von Design-Profis als von Käufern fand dagegen die MZ 1000, die sich als »Designer-Sportmaschine« von japanischer Ware abheben möchte. Doch das markanteste

Design – extreme Reduktion – boten zwei Leichtkraftradkonzepte, die 80 Jahre auseinander liegen. Die Sachs MadAss von 2003 und die TX von 1923 unterliegen dem gleichen Gestaltungsprinzip: ein liegendes Triebwerk unter dem Tank, zentralrohrrahmen als direkte Verbindung zwischen Lenkkopf und Schwingenlager.

Eine Ausstellung, die bewusst machte, wie Motorräder durch ihr Design sprechen. Eine Fortsetzung in größerem Kontext wäre zu wünschen.

Text und Fotos: Andy Schwietzer

TV-Termine

Januar

Di. 25.

18.45 Uhr, eurosport, Motocross
Freestyle: 19. Internationaler Supercross in Genf (CH)

So. 30.

23.45 Uhr, eurosport, Trial: FIM-Indoor-WM in Sheffield (GB)

Mo. 31.

18.45 Uhr, eurosport, Motocross

Freestyle: 22. ip Supercross in Genua (I)

Februar

Di. 01.

23.00 Uhr, eurosport, Trial: FIM-Indoor-WM in Marseille (F)

Di. 08.

18.30 Uhr, eurosport, Trial: FIM-Indoor-WM in Toulouse (F)



Das Motorrad im Alltag

Bis zum 3. April 2005 läuft im Technischen Museum in Wien eine Ausstellung unter dem Titel »Schräglage«, in der die Entwicklung des Motorrads von 1945 bis heute nachgezeichnet wird. Vom einfachen Transportmittel der Nachkriegszeit zum Freizeitgerät der Gegenwart – hier wird Besuchern vor Augen geführt, wie sich der Stellenwert des Motorrads im Laufe der Jahre geändert hat. Die Faszination von Geschwindigkeit und Technik, die das Motorrad allgemein vereint, wird natürlich besonders beim Thema Rennsport deutlich, dem die Ausstellung entsprechenden Raum mit vielen Exponaten aus Vergangenheit und Gegenwart widmet. Selbstverständlich kommen auch Modeströmungen – Stichwort »Easy Rider« –, denen das Motorrad in seiner Geschichte unterlag, nicht zu kurz.

Über hundert Exponate, technische Darstellungen und jede Menge Zeitkolorit dürften genug Anlass sein, sich die motorradlose Winterzeit mit einem Besuch in Wien zu verkürzen. Erweitert wird das Angebot durch ein Rahmenprogramm, wie etwa den Aktionstag am 6. März mit Fahrvorführungen und technischen Hilfestellungen zum Start in den Motorradfrühling. Weitere Infos sind unter www.technischesmuseum.at zu finden. GS

Gern verdrängt

Bikers Helpline lädt zum Trauer-Begegnungs-Wochenende.

Auch wenn wir es gern verdrängen: Trotz gesunkener Unfallzahlen kann es jeden von uns erwischen. Zurück bleiben Angehörige, PartnerInnen und Freunde. Zur Bewältigung dieser Ausnahmesituation lädt der Bikers Helpline e. V. vom 25. bis zum 27. Februar 2005 Hinterbliebene zum Trauer-Begegnungs-Wochenende nach Koppelsberg bei Plön in Schleswig-Holstein ein. Das Seminar-Wochenende beginnt am Freitag um 18.00 Uhr und endet sonntags um 15.00 Uhr. Für die Unterbringung in Einzelzimmern und die Verpflegung wird ein Kostenbeitrag von 77 Euro erhoben, die bei der Anmeldung – bis Freitag, den 18. Februar – auf das Spendenkonto des Vereins zu überweisen sind. Infos unter holgerjanke@t-online.de oder Tel. 040/55503845 und Fax 040/54808236. GS

