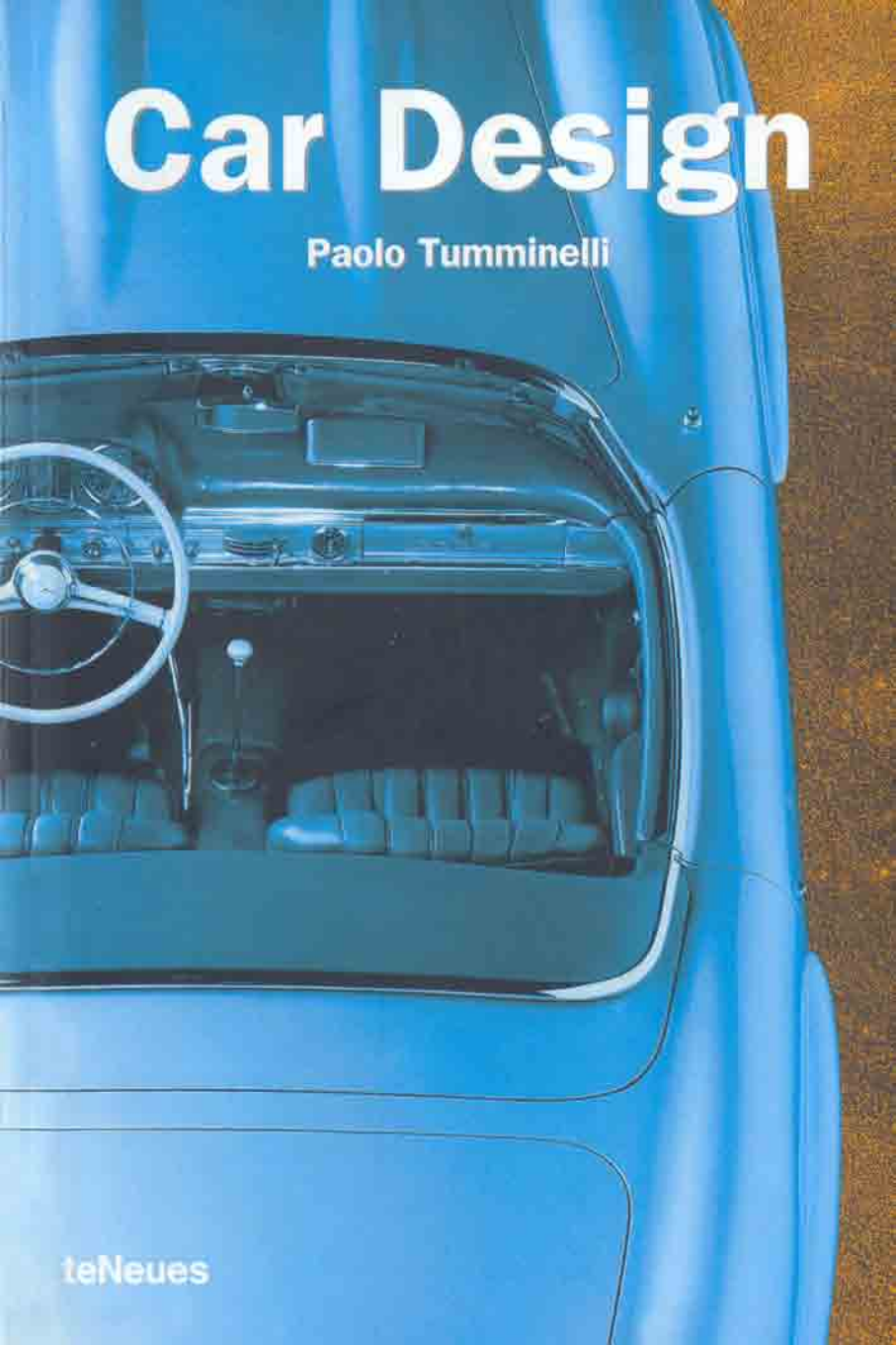


Car Design



Paolo Tumminelli

teNeues

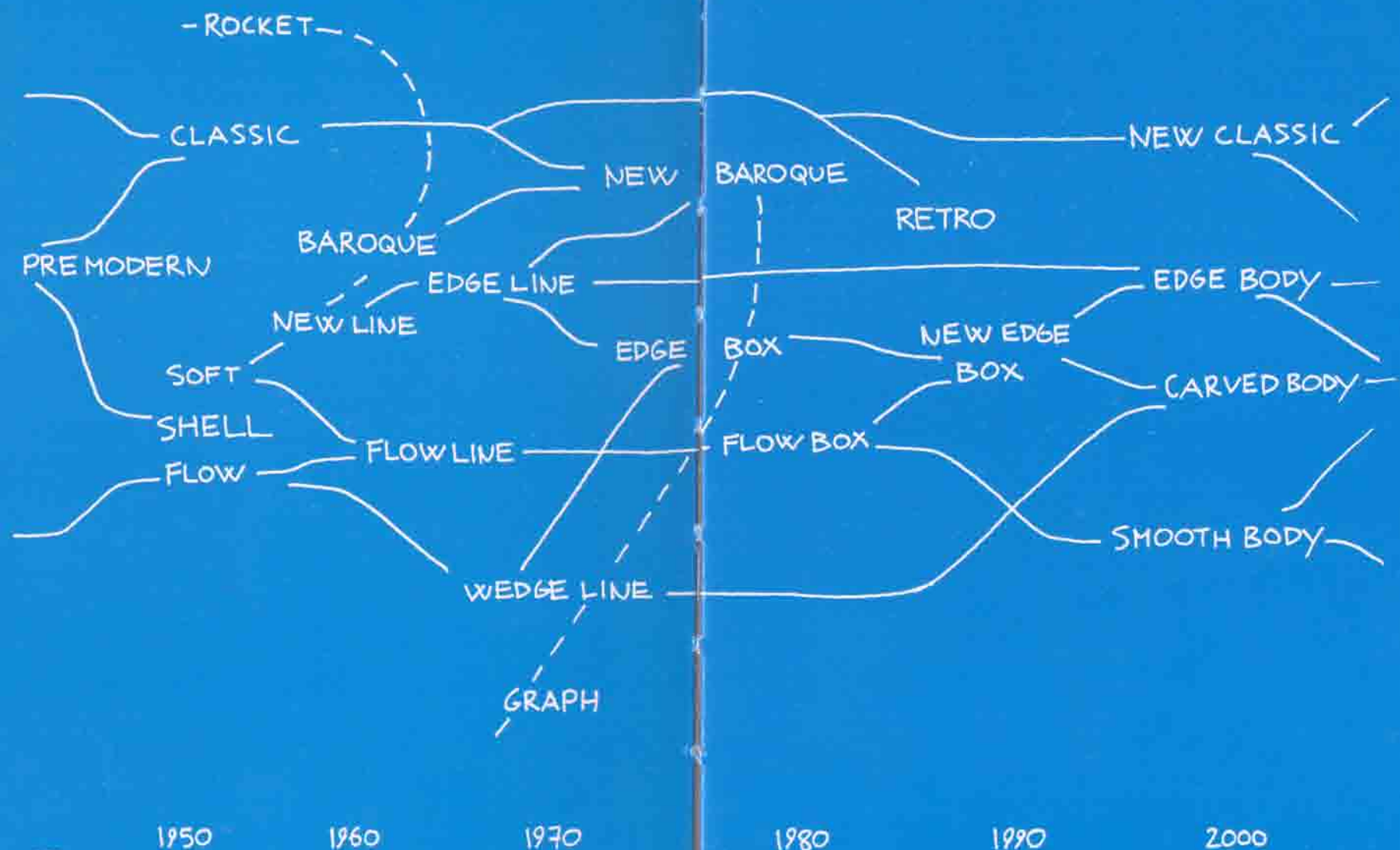


Introduction

Car design is not so much about creating an industrial style as fulfilling dreams. In the first half of the twentieth century, cars were a luxury item and available to society's élite. In the post-war era, cars became a popular consumer good.

No product has had such a strong influence on society as the automobile. Its importance is not only a result of its economic significance, but rather its social function. Cars connect people and places, they define how our world looks, they link private and public spheres; Anyone who drives a car likes being on show, and he cannot—or perhaps does not want?—to be ignored. Cars boost the personality: I drive therefore I am. Cars also come in as many different shapes as people. The variety of car design proves it. This book reflects these designs, which will not only delight car fans. The focus is not so much on technology as on relations between people and cars, fashion and trends, cultures and design languages. For that reason, pictures fulfil an important role. The photographs are exclusively selected from original, historical material. In some cases, the pictures are shown here for the first time. The reason is banal: frequently, a beautiful woman or special architecture steal the show from the car—the point lies elsewhere, as Roland Barthes would say. That is precisely the subject of this book: it is not about a portrait of the car as a fetish object, but as part of our society, with all its colours and nuances. Design critique can take a scientific form. However, more often than not it is our feelings that either enable or prevent us from giving an objective opinion about the design of a product, as for example, with brand preference. This book is scientifically researched, at least, to the extent that it explains the development of modern automobile design by a pre-selection and ordering of 1,222 models dating from 1947 to 2004. 370 of these models are pictured here, but they are by no means all, nor the most attractive, or best models to have been created in the post-war era. They either represent a particular style, or else they show a design innovation, or a unique design feature. All of them are interesting and many are worth rediscovering. Ultimately, deciding which models are attractive or ugly—basically, no model is—is all about that special feeling.

design



1950

1960

1970

1980

1990

2000

Design

- 18 **Automobile design** does not follow strict rules. Instead, a fluid confrontation of continuity and innovation, simplicity and extravagance determines its scope. There are dream cars, concept cars and car series. No matter whether they are successful or not, many cars have faded into obscurity, others have started short-lived trends, and some became legends. Design themes can be organized into 20 groups, which are connected to each other. Their individual complexity often results from the combination of global trends and regional cultures. By comparison to pre-war models, cars from the post-war era were modest and respectable in their basic design, like all things made when times are hard and materials scarce. However, after the shock of war was over, cars were made into a baroque extravaganza with pastel colors, chrome and tailwings. In the sixties, the new and predominant lines were slim, flat, dynamic and purist. In the seventies, models were angular and graphic: at that time, the new trend was called wedge form; the front was often radically cut off, colours were more bright, and a matt-black look sparked off a new fashion. In the eighties, box-shaped cars were characterized by function and common sense: in the search for maximum rationality, the body became higher and the wheels smaller; at the same time, the goal was aerodynamics and the finest possible integration of all component parts. In the nineties, emotions were rediscovered, so that forms became more expressive, softer and rounder: a wave of retro styling began. Around the turn of the century, an age of eclecticism emerged, which was meant to satisfy the need for greater individuality. Nostalgia joins forces with experiments: on the one hand, new design languages are developed; on the other hand, a neo-classical style comes to the forefront. Brand features are rediscovered and emphasized. Heritage alone plays an increasingly important role. But the myth remains: cars made in the USA? They are self-confident in the extreme, ridiculously large and often eccentric. More strict and consistent design is made in Germany, where concept and function take priority over style and appearance. Whether traditional or avant-garde, this country's cars are always aristocratic and uncompromising. Great Britain's models are unmistakeably styled on the Buckingham Palace look. The French enjoy surprising everyone, they always design in a revolutionary, non-conformist style, even if this is at the expense of true beauty. It can be classical and elegant, radical and chic, or rational and beautiful, the characteristic obsession with a good figure has made Italy a reliable design school. Japan's art, on the other hand, is often to borrow something from everything and still to remain undeniably Japanese.

PreModern

- 22 **Basically**, automobiles in the pre-war period were a combination of different functional and clearly identifiable parts: engine space, headlights, fenders and passenger-seating. Space for a trunk was even uncommon; and generally, loading a single suitcase was enough. Today, it is still surprising to see the very vertically modeled proportions; fairly long, high and slender. Above all, research in aerodynamics led to this type of design being abandoned. Numerous victories in motor-racing confirmed the importance of an airstream body shape, based on theories by Paul Jaray, Reinhard Koenig-Fachsenfeld and Wunibald Kamm. However, early attempts to sell streamline cars, like the Chrysler Airflow, the Fiat 1500 and the Tatra V8, were doomed to failure. They were simply too innovative. But the idea of building a body 'designed in one piece', by integrating each element of the vehicle into a smooth and single flow, continued to influence car design. The VW Beetle and the Citroen 2CV followed this trend. Although these cars were successful after the war, their designs were already finished towards the end of the 1930s.

Im Grunde genommen sind die Autos der Vorkriegszeit eine Kombination aus unterschiedlichen, deutlich erkennbaren Funktionsteilen: Motorraum, Scheinwerfer, Kotflügel und Fahrgastraum. Selbst der Kofferraum ist eine Seltenheit; meistens reichte ein bloß aufgehängter Koffer aus. Die sehr vertikal angelegten Proportionen überraschen heute noch; länglich, hoch und schmal. Vor allem die Forschung im Bereich der Aerodynamik trug dazu bei, sich schließlich von diesem Designkonzept zu entfernen. Die Bedeutung einer strömungsgünstigen Karosserie nach den Theorien von Paul Jaray, Reinhard Koenig-Fachsenfeld und Wunibald Kamm wurde durch viele Erfolge im Rennsport bestätigt. Die ersten Versuche, Streamline-Autos wie den Chrysler Airflow, den Fiat 1500 und den Tatra V8 zu verkaufen, waren aber zum Scheitern verurteilt. Sie waren einfach zu innovativ. Dennoch begleitet die Idee einer Karosserie „wie aus einem Guss“, bei der alle Elemente ineinander fließend integriert sind, das Autodesign weiterhin. In diese Richtung gingen der VW Käfer und der Citroen 2CV. Obwohl wir diese als erfolgreiche Nachkriegsaautos kennen, war deren Design bereits gegen Ende der 30er Jahre entstanden.

© 9

Citroën 11CV Traction Avant, F 1934

(photo 1952)

© 21

Lincoln Zephyr, USA 1935



9
Citroën 2CV, F 1949
(photo 1955)

40
Volkswagen P2 Export, D 1949



Classic

26 **The classical ideal of beauty** represents a typical problem for car design. What is better: evolution or revolution? For many car manufacturers, post-war design experiments offered no viable alternative to a classical and attractive way of modeling. Ultimately, new cars were introduced in Shell Design as a mass product and therefore as a counter-example to models offered by the automobile establishment. Above all, brand names with a longer tradition were cautious about introducing innovations: Technically, their cars were brought up to latest performance standards, but in design terms, they were a mixture of new with tried and tested qualities. Features: the curve of the fenders was visibly retained, a vertical radiator grill shares the engine hood, which is built higher, and the tail is hardly developed. The general proportions are reminiscent of pre-war cars: long, slender and high. Now and in the past, this very expressive design was seen as an example of timeless elegance, whether in a sedan or sports car. It was not until the 1960s that classic car design made way the generally more modern approach of society. But this design is enjoying a comeback, just in time for the turn of the twentieth century.

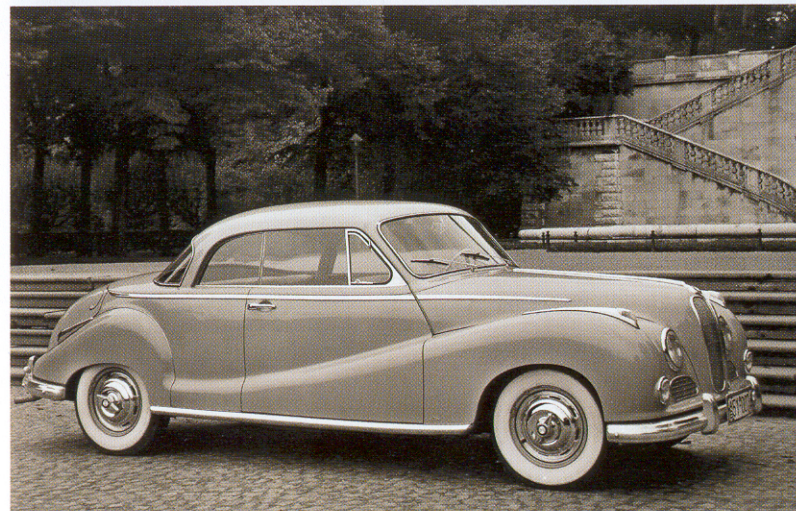
Das Ideal der klassischen Schönheit stellt ein typisches Problem des Automobildesigns dar. Was ist besser: Evolution oder Revolution? Für viele Hersteller boten die Designexperimente der Nachkriegszeit keine wahren Alternativen zur klassisch-schönen Gestaltung. Letztendlich präsentierten sich die neuen Autos im Shell Design als Massenprodukt und somit als Gegenentwurf zum Automobilestablishment. Vor allem Marken mit größerer Tradition führten Neuerungen nur mit Vorsicht ein: Zwar wurden deren Autos technisch auf den neuesten Leistungsstand gebracht, gestalterisch jedoch mischte man Neues mit Bewährtem. Merkmale: der Schwung der Kotflügel bleibt sichtbar erhalten, ein vertikaler Kühlergrill teilt die höher gesetzte Motorhaube, das Heck ist kaum entwickelt. Die allgemeinen Proportionen erinnern an Vorkriegsautos: lang, schmal, hoch. Egal ob Limousine oder Sportwagen, dieses sehr expressive Design wurde gestern wie heute als Beispiel zeitloser automobiler Eleganz betrachtet. Erst in den 60er Jahren lässt das Classic Design im Zuge der allgemeinen Erneuerungen der Gesellschaft nach. Aber pünktlich zur Jahrtausendwende macht es sich wieder bemerkbar.

© 22

Cadillac Sixty-One Sedanet (Club Coupe), USA 1948

© 14

BMW 502 Coupé, D 1954



© 20
Jaguar XK 120, GB 1948

© 5
Bentley Type R, GB 1950



Soft Shell

The integration of all parts led to the early 1950s Soft Shell Design. In 1947, Raymond Loewy invented the Studebaker Champion and the series of modern sedans. The innovative tail section that functioned as trunk space surprised Americans who smiled and asked: which way is it going? But the idea of rounded, flowing forms was a success. Horizontal lines that were unbroken between the fenders became a global trend. Ford and General Motors followed the fashion by creating a similar design in 1949; and the so-called Ponton Side Design was the new fashion in Europe: Rover, Alfa Romeo and Fiat were among the first to offer this design. Simplicity of form was admirably suited to the technology of a self-supporting body and it was easy to produce. Above all, when the new design was transferred to the modest scale of a European car, it was combined with high versatility and wonderful proportions. In small vehicles, the construction principle was to build the engine at the rear and put the trunk in front. The result was a high-quality family car.

Die Integration aller Formteile führte zum Soft Shell Design der frühen 50er Jahre. Mit dem Studebaker Champion erfand Raymond Loewy 1947 die Typologie der modernen Stufenhecklimousine. Die innovative Heckpartie mit Kofferraumfunktion überraschte die Amerikaner, die lächelnd fragten: which way is it going? Aber das Konzept der abgerundeten, fließenden Formen wurde ein Erfolg. Horizontale Linien ohne Unterbrechung zwischen den Kotflügeln wurden zum weltweiten Trend. Ford und General Motors folgten 1949 mit einem ähnlichen Design; in Europa machte das so genannte Ponton Side Design schnell Schule: Rover, Alfa Romeo und Fiat waren unter den ersten Anbietern. Die Einfachheit der Form eignete sich hervorragend für die Technologie der selbsttragenden Karosserie und ist einfach zu produzieren. Vor allem aber war das neue Design, übertragen auf die bescheidenen Maße eines europäischen Autos, mit einem hohen Nutzwert und wunderbaren Proportionen gekoppelt. Bei Kleinautos drehte sich das konstruktive Prinzip: Der Motor saß hinten, der Kofferraum vorne, so dass daraus ein vollwertiges Familienauto wurde.

© 14

Studebaker Champion, USA 1947

© 11

Chrysler Newport Town & Country, USA 1950



31

© 19
Alfa Romeo 1900, I 1950

© 18
Fiat 600, I 1955



Flow Shell

34 In the 1950s, there was still no clear distinction between ordinary vehicles and racing cars: in the Mille Miglia, you were even allowed to celebrate the victory in your own family sedan. This situation led to a search for higher performance vehicles by improved aerodynamics and weight reduction, a fascinating area of research for European automobile manufacturers after the war. Of course, racing performance had to be linked to optimal everyday usage: The Berlinetta Granturismo was created, inspired by Pininfarina's Cisitalia 202. Design perfection was achieved by compact volume, modern proportions and clean lines. Key features: the hood for the engine is positioned flat and low between the fenders, generous glazing provides good visibility in all directions, the tail flows. The name Flow Shell is also inspired by these features. This design concept dominated European sports cars after the war until the 1970s. It was well suited to cars with a rear engine: the form of the first Porsche 356 was built in this style.

In den 50er Jahren gab es noch keine eindeutige Trennung zwischen Straßen- und Rennfahrzeugen: Sogar mit der familieneigenen Limousine durfte man um den Sieg bei der Mille Miglia fahren. Vor diesem Hintergrund wurde das Streben nach höheren Leistungen durch verbesserte Aerodynamik und Gewichtsreduktion zum faszinierenden Forschungsfeld für die europäischen Automobilkonstrukteure der Nachkriegszeit. Natürlich musste die sportliche Leistung mit optimaler Alltagstauglichkeit verbunden sein: Die Berlinetta Granturismo wurde geboren. Als Vorbild gilt Pininfarinas Cisitalia 202. Gestalterische Perfektion wurde durch kompaktes Volumen, moderne Proportionen und puristische Linien erreicht. Wichtige Merkmale: Die Motorhaube liegt flach und tief zwischen den Kotflügeln, die großzügige Verglasung bietet eine gute Aussicht in alle Richtungen, das Heck fließt. Hiervon inspiriert ist auch der Name Flow Shell. Dieses Designkonzept blieb typisch für europäische Sportautos der Nachkriegszeit bis in die 70er Jahre hinein, und eignete sich auch hervorragend für Autos mit Heckmotor: die Form des ersten Porsche 356 wurde in diesem Stil realisiert.

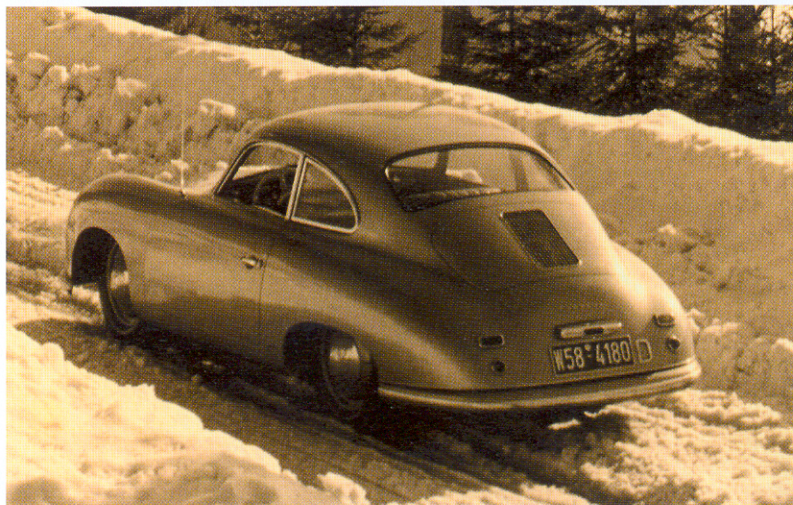
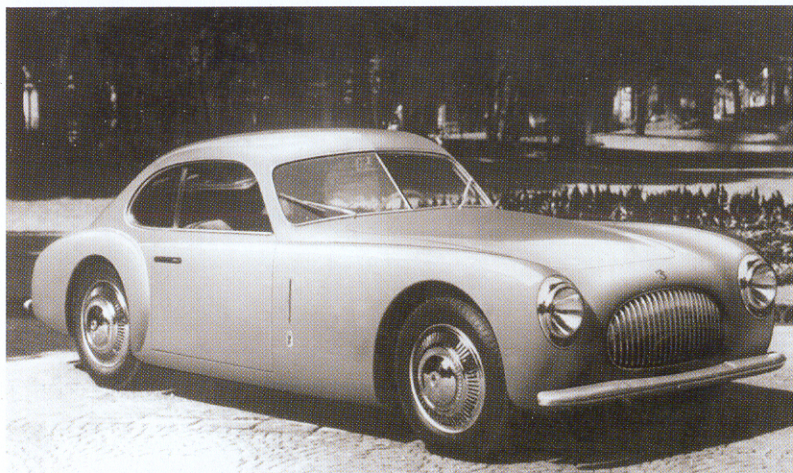
© 33

Cisitalia Tipo 202 berlinetta, I 1947

design: Pininfarina

© 13

Porsche 356, D 1951



© 17

Alfa Romeo Giulietta sprint, 1954

design: Bertone

© 17

Lancia Aurelia GT 820, 1951

design: Boano

production: Pininfarina



Rocket

38 **During the war**, the aircraft industry developed at lightning speed. Many engineers were occupied at that time with developing even faster aeroplanes and ultimate fighting machines. In the process, they fell in love with the look. Designers like Harley Earl, the mighty Vice President of GM who was in charge of styling, was even obsessed with the idea of combining cars and aircraft: despite the war, the Rocket became a style icon. While Eisenhower was pushing through total mobility and building gigantic highways, designers, not only in the US, flirted with the idea of building a car with a rocket-propelled jet look. The design elements produced a direct relationship between road and outer space: a projectile-like front, panoramic, dome-shaped roof, wings, fins and jet-pipes (they were originally intended for real jet engines). This is how fantastic dream cars were created that were naturally never built as a finished product. But they showed traces of the original design in other ways: the occasional fin, projectile-like bumper, nose like a rocket, or jet-stream tail light. Of course, chrome and acrylic glass were used everywhere. Although you can hardly take this automobile dream seriously, the child-like optimism and revolutionary vision even seems impressive today.

Während des Krieges entwickelte sich die Flugzeugindustrie rasant. Viele Ingenieure waren zu jener Zeit damit beschäftigt, schnellere Flugzeuge und ultimative Kriegsmaschinen zu entwickeln, und verliebten sich währenddessen in deren Ästhetik. Designer wie Harley Earl, der mächtige GM Vizepräsident für Styling, war sogar von der Idee besessen, Autos mit Flugzeugen zu kombinieren: Dem Krieg zum Trotz wurde die Rakete zu einer Ikone. Während Eisenhower das Projekt der totalen Mobilität einfädelt und gigantische Autobahnen baute, liebäugelten Designer – und das nicht nur in den USA – mit der Idee eines Autos im Jetraketenlook. Die gestalterischen Elemente stellen eine direkte Parallele zwischen Straße und Weltall her: Projektil-Front, Panorama-Kuppeldach, Flügel, Flossen und Jet-Röhren (die ursprünglich für echte Jet-Motoren vorgesehen waren). So entstanden wunderbare Traumautos, die selbstverständlich nie als Ganzes produziert wurden, aber dennoch andersorts viele Spuren hinterließen: mal eine Flosse, mal eine Projektil-Stoßstange, mal eine Raketen-nase, mal eine Jet-Strom-Rückleuchte. Überall war natürlich viel Chrom und Acrylglas zu finden. Auch wenn man diese Autovision nicht ganz ernst nehmen kann, beeindruckt ihre optimistische, revolutionäre Naivität noch heute.

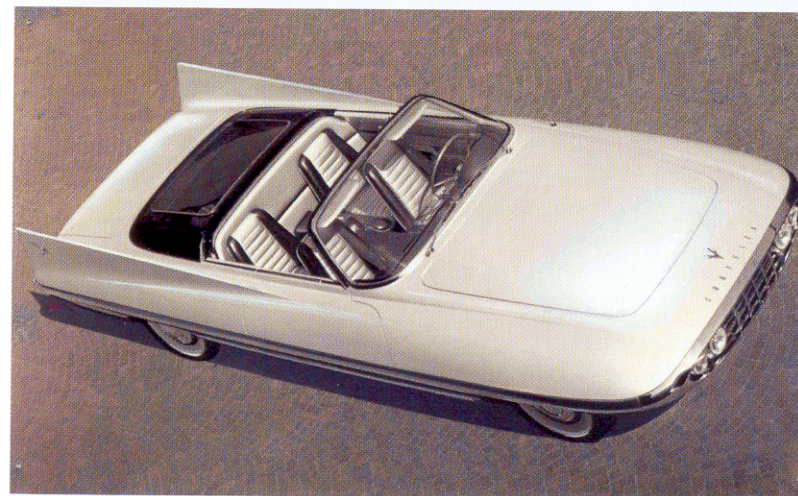
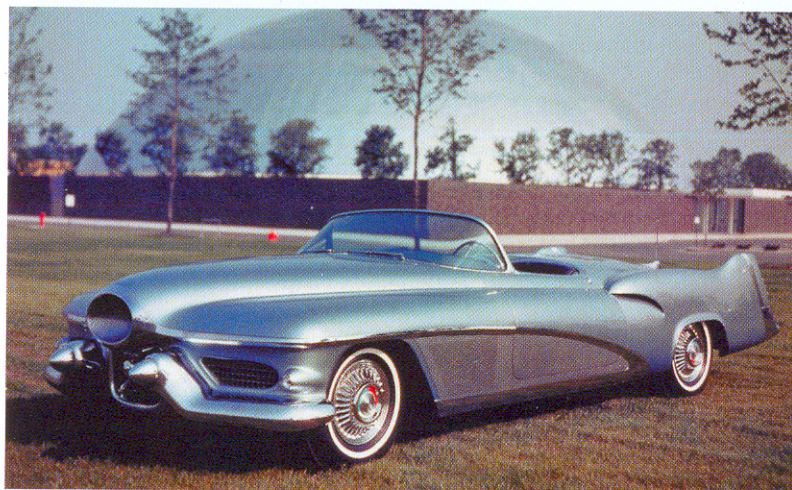
© 23

Buick le Sabre, concept USA 1951

© 30

Chrysler 300 S Dart, concept I 1955

design: Ghia



© 37

Alfa Romeo 1900 BAT 5, concept | 1953
design: Bertone

© 20

Ford La Tosca, concept USA 1955



New Line

42 In the mid-1950s, a new aesthetic ideal established itself for the modern car. A flatter and wider body with a lower center of gravity promised to be more dynamic in a way that was supposed to have an effect not only optically, but also in car performance. All metal surfaces were kept flat and straight: cars gradually became more horizontal and geometrical. To emphasize this dynamic movement, for the first time, the trim marking the car on the side profile from one fender to another was clearly marked on a level with the windows. Often a second, matching line was added and centrally positioned to cut the side into two parts on a horizontal profile. In particular, Pininfarina's special V-angle, introduced almost simultaneously in the Nash Ambassador and Lancia Flaminia, made the cars look flatter and more slender than ever. The essence of the New Line was discovered. However, since there was still no sensible alternative to the large, round headlights, it was still not possible yet to say a final farewell to the past.

Mitte der 50er Jahre etablierte sich ein neues Schönheitsideal für das moderne Automobil. Eine flachere und breitere Karosserie mit niedrigerem Schwerpunkt versprach eine größere Dynamik, die sich nicht nur optisch, sondern auch in der Fahrleistung bemerkbar machen sollte. Alle Blechflächen blieben flach und gerade gehalten: Autos wurden allmählich horizontaler und geometrischer. Um den dynamischen Schwung zu betonen, wurde zum ersten Mal jene Gürtellinie deutlich erkennbar gemacht, die das Auto seitlich von Kotflügel zu Kotflügel auf Höhe der Fenster markiert. Mit dieser Linie korrespondierte oft eine zweite Linie, die mittig angebracht wurde, um die Seite horizontal zweizuteilen. Vor allem Pininfarinas besondere V-Winkel, nahezu gleichzeitig im Nash Ambassador und Lancia Flaminia eingeführt, ließ die Autos optisch flacher und schlanker denn je wirken. Das Fundament der New Line war gefunden: Wegen der großen, runden Scheinwerfer, zu denen es noch keine vernünftige Alternative gab, konnte man sich aber vom Gesicht der Vergangenheit noch nicht endgültig trennen.

© 11

Chrysler New Yorker Deluxe, USA 1955

© 33

Nash Ambassador, concept I 1955

design: Pininfarina



© 21

Continental MK II hardtop coupe, USA 1956

© 18

Lancia Flaminia berlina prototipo, I 1956

design: Pininfarina



Baroque

46 **By 1948**, the Cadillac already included small tail-fins, which in terms of their look were reminiscent of the Lockheed P 38 fighter aircraft. These even appear elegant today. Additionally, in the early 1950s, tail-fins on sports cars were also a sign of aerodynamic perfection, which was a favourite European experimental project. The fact that this rocket design feature turned into an icon of an arbitrary era of Detroit Baroque is a phenomenon that is only to be explained by a collective design euphoria, which lasted exactly five years. Between 1955 and 1959, cars in the USA became bigger, brighter, shinier and more eccentric than ever. There were no design rules, only an obsession with building bigger and better and a certain showmanship. This was precisely the right thing for a society full of stars who were caught up in a permanent class conflict among themselves, as described by Vance Packard in his 1959 "The Status Seekers". The trend lasted for a fairly long time and so reached Europe as well. Nevertheless, from 1960, the fins suddenly grew smaller and the chrome and colours became more modest: even the designers had obviously seen enough.

Bereits 1948 trug der Cadillac als ästhetische Reminiszenz an das Kampfflugzeug Lockheed P38 kleine Heckflossen, die aus heutiger Perspektive sogar elegant aussehen. Darüber hinaus waren Anfang der 50er Jahre Heckflossen auf Sportautos ein Zeichen aerodynamischer Perfektion, mit dem man auch in Europa gerne experimentierte. Dass dieses Gestaltungselement im Rocket Design zur Ikone der willkürlichen Zeit der Detroit Baroque wurde, ist ein Phänomen, das sich nur mit einer kollektiven Designeuphorie erklären lässt, die genau 5 Jahre dauerte. Zwischen 1955 und 1959 wurden Autos aus den USA größer, bunter, glänzender und skurriler denn je. Gestalterische Regeln gab es keine, nur eine Obsession für das Mehr und den gewissen Showeffekt: genau das Richtige für eine Gesellschaft, deren Prominenz sich in einem ständigen Klassenkampf untereinander befand, wie von Vance Packard in „The Status Seekers“ von 1959 beschrieben. Der Trend dauerte länger an und erreichte so auch Europa, dennoch wurden ab 1960 die Flossen plötzlich kleiner, der Chrom und die Farben dezenter: selbst die Designer waren offensichtlich übersättigt.

© 21

Ford Fairlane 500 4dr Victoria, USA 1957

© 11

Chrysler New Yorker hardtop coupe, USA 1957



© 21
Cadillac Eldorado Brougham, USA 1957

© 21
Cadillac Eldorado Biarritz, USA 1959



Edge Line

50 **After the Baroque period**, there is a noticeable need for more design clarity. The principles of New Line were adopted once again, but in a more radical way: the Lancia Flaminia with special body-work by Boneschi seems almost minimalist in comparison to contemporary cars. The trend is for edge—orthogonal surfaces, sharp lines. It hardly matters whether they are spartan or sophisticated, cars in Edge Line Design are meant to project precision and functionality. Smaller, double headlights, which were vertically and horizontally aligned, later even rectangular lights, made it possible for greater freedom in the process of modeling the front part; and a more accentuated V-angle was often the way of modeling the side. At the same time, an effort was made for greater efficiency of form: functionality turned into a design theme. The wheels became smaller to make more space for the interior. This also contributed to a more modern appearance. These measures also met the needs of new consumers: the 1964 Renault 16 was an invention of the flexible, dual capacity car with a large roof over the trunk and variable interior design. The trend showed potential and continued to be developed well into the 1980s.

Nach der Baroque-Zeit wird der Bedarf nach größerer gestalterischer Klarheit spürbar, die Prinzipien der New Line werden wieder aufgenommen und radikalisiert: Der Lancia Flaminia mit Spezial-Karosserie von Boneschi wirkt gegenüber zeitgenössischen Autos fast minimalistisch. Das Eckige – orthogonale Flächen, scharfe Kanten – wurde zur Mode. Egal ob spartanisch oder raffiniert, Autos im Edge Line Design sollten Präzision und Funktionalität ausstrahlen. Kleinere Doppelscheinwerfer, vertikal oder horizontal angeordnet, später sogar rechteckige Leuchten ermöglichten mehr Freiheit in der Gestaltung der Frontpartie; ein starker V-Winkel modellierte oft die Seite. Gleichzeitig strebte man nach einer höheren Effizienz der Form: Funktionalität wurde zum gestalterischen Thema. Um mehr Platz für den Innenraum zu gewinnen, wurden die Räder kleiner, was zugleich zu einem moderneren Aussehen beitrug. Derart wurde auch den Bedürfnissen der neuen Konsumenten entsprochen: mit dem Renault 16 von 1964 wurde das flexible Zwei-Volumen Auto mit großer Heckklappe und variabler Innenausstattung erfunden. Der Trend bewies Potenzial und entwickelte sich weiter, bis in die 80er Jahre hinein.

© 18

Lancia Flaminia convertibile, concept I 1961

design: Carrozzeria Boneschi

© 22

Pontiac Grand Prix Sport Coupe, USA 1963



51

© 17
Fiat 130 berlina, I 1969

© 21
Ford Granada, D 1977



Flow Line

54 **At the beginning of the 1960s, Flow Line** emerged as a contrast to Edge Line. In Flow Line, new formal elements were translated into a soft, flowing form. This meant that modern proportions were retained, but now they were modeled in slightly convex metal surfaces. The line in a side profile could still be made out, but no drastic interventions were carried out and any edges were rounded off. 1958 was the year of Giovanni Michelotti's Triumph Italia. In particular, the prototype model with plexi-glass covers on the headlights was a forerunner of this design trend. Whether in the angular shape of the Lincoln Continental or the round Ford Taunus 17m (nick-named the "Bath"), the cars in Flow Line Design appear surprisingly clean and respectable, as though they had been caressed by the wind. The Flow Line Design of the late 1960s already went out of fashion, as it was more classical and less radical than the Edge Line Design. One exception was Pininfarina's BMC 1800. This represented a new type of Fastback sedan; and although it was never produced, it inspired many cars in the 1970s.

Flow Line stellte sich Anfang der 60er Jahre als Pendant zur Edge Line vor, wobei hier die neuen formalen Elemente in eine weiche, fließende Form übersetzt wurden. So blieben die modernen Proportionen erhalten, wurden aber nun mit leicht konvexen Blechflächen modelliert. Die Seitenlinie war zwar spürbar, aber auf markante Eingriffe wurde verzichtet; die Kanten wurden abgerundet. 1958 war Giovanni Michelottis Triumph Italia, vor allem in der Prototypversion mit Plexiglas-Scheinwerferabdeckung, ein Vorreiter dieser Designrichtung. Ob eckiger, wie der Lincoln Continental, oder runder, wie der Ford Taunus 17m (auch „Badewanne“ genannt), wirken Autos im Flow Line Design erstaunlich pur und dezent, als ob sie vom Wind gestreichelt würden. Klassischer und weniger radikal als das Edge Line Design, war das Flow Line Design Ende der 60er Jahre bereits aus der Mode. Mit einer Ausnahme: Pininfarinas BMC 1800 stellte die neue Typologie der Fastback-Limousine vor; und obwohl sie nicht produziert wurde, hat sie doch viele Autos der 70er Jahre inspiriert.

© 14

Triumph TR3 Italia, concept I 1958

design: Michelotti

© 21

Lincoln Continental convertible sedan, USA 1962



ORIGINAL-ZERINE
STANDART
GROSSKUPPEL
1962



● 28

Rover P6 3500, GB 1963

● 33

BMC 1800, concept | 1967

design: Pininfarina



Wedge Line

58: **The first radical break** with the past occurred in 1968, the very same year as a cultural revolution hit society at large. The break could actually not have been more revolutionary: the front part of the Alfa Romeo 33, Carabo by Bertone and the Bizzarrini Manta by Italdesign, was basically scrapped because of the introduction of Wedge Line. This changed the face of what was up to then without doubt the most important identifying feature of any automobile. This undifferentiated look with folding headlights is the most democratic design feature ever to be produced: it meant the abolition of brand differentiation in terms of design. The arrow-shaped body, whose absolutely geometrical shape was responsible for a new design paradigm, was meant to suggest dynamics and wind resistance. It was not only essential for all sports cars with central or front engine, but it also became popular in family sedans. The Alfa Romeo Giulietta, which was criticized in 1977 due to its short and high tail, suddenly shifted the proportions of classical sedans. Since then, Wedge Line has been an important element of car design.

Der erste radikale Schnitt mit der Vergangenheit fand 1968 statt, genau jenem Jahr also, in dem die gesamte Gesellschaft eine Kulturrevolution durchlief. Revolutionärer hätte der Schnitt tatsächlich nicht sein können; beim Alfa Romeo 33 Carabo von Bertone und dem Bizzarrini Manta von Italdesign wurde die Frontpartie durch die Einführung der Wedge Line grundsätzlich abgeschafft. Somit wurde auch das Gesicht, ohne Zweifel bis dato das wichtigste Erkennungsmerkmal eines Automobils, abstrahiert. Diese undifferenzierte Erscheinung mit Klappscheinwerfern ist das demokratischste Designelement, das je produziert wurde: sie bedeutete die Abschaffung der Markendifferenzierung in konzeptioneller Hinsicht. Die keilförmige Karosserie, deren absolute Geometrie für einen Paradigmenwechsel der Gestaltung verantwortlich war, sollte Dynamik und Windschnittigkeit suggerieren. Sie war nicht nur ein Muss für alle Sportautos mit Mittel- oder Frontmotor, sondern setzte sich auch im Bereich der Familienautos durch. Der Alfa Romeo Giulietta, 1977 wegen seines kurzen, hohen Hecks kritisiert, verschob auf einmal die Proportionen der klassischen Stufenhecklimousinen. Wedge Line ist seitdem ein wichtiges Element im Automobildesign.

© 25

Bizzarrini Manta, concept | 1968
design: Giugiaro

© 4

Lamborghini LP 500 Countach, | 1971
design: Bertone



© 19

Alfa Romeo Giulietta, I 1977

© 15

Lotus Elite, GB 1974



New Baroque

62 In the USA, car design never really moved out of the 1950s. After Edge Line Design produced a few beautiful and many non-descript vehicles, car manufacturers in the late 1960s rediscovered old values. In a new way, cars once again turned baroque. Two modeling elements stayed in the memory. First, the prominent radiator grill, modeled to project outwards and given the nickname: "Knudsen Nose" by the then President of Ford. Secondly, the bent shape set into the side profile, corresponding to the C-column, a novelty of the 1964 Ford Mustang. In design terms, this was reminiscent of the curvy line of classical fenders. In addition, eccentric new discoveries, like the vinyl roof of the Cabrio and accentuating spokes on wheel caps. Ford and GM also introduced this fashion in Europe, but there is no doubt that New Baroque was much better suited to American dimensions. When US cars also had to be made much smaller in the 1980s, this style at first seemed ridiculous before finally fading into obscurity.

Das Automobil design in den USA hatte die 50er Jahre nie richtig hinter sich gelassen. Nachdem das Edge Line Design wenige wunderschöne und viele undifferenzierte Fahrzeuge produziert hatte, fanden die Automobilhersteller in den späten 60ern zu alten Werten zurück. So wurden die Autos auf eine neue Art und Weise wieder barock. Zwei gestalterische Elemente bleiben in Erinnerung: der nach außen gezogene, prominente Kühlergrill, nach dem damaligen Präsidenten von Ford auch „Knudsen-Nase“ genannt, und der mit der C-Säule korrespondierende Knick an der Seite, der eine Neuheit des 1964er Ford Mustang war und formal an den Schwung klassischer Kotflügel erinnerte. Dazu kamen skurrile Neuentdeckungen wie das Vinyl Dach im Cabrio- und die Radkappen im Speichenstil. Durch Ford und GM kam diese Mode auch nach Europa; zweifellos passte der New Baroque aber viel besser zu den amerikanischen Dimensionen. Als auch die US-Autos in den 80er Jahre kleiner werden mussten, rutschte der Stil zuerst ins Lächerliche und schließlich in die Vergessenheit.

© 22

Cadillac Fleetwood Eldorado, USA 1967

© 21

Ford LTD Brougham, USA 1971



© 21

Mercury Marquis, USA 1971

© 11

Imperial coupe, USA 1981



Edge Box

66

The 1973 Oil Crisis was a cold shower for the automobile industry, which catered for steady growth. It was even suggested that there was no future for the motor car. Adjustment plans were introduced which were so radical that even programmes already running were delayed or completely stopped. When the crisis was finally over, it was time to bring in new cars. Compact, dual capacity vehicles with optimal use of space and economic appearance were preferred. At the same time, the industry began to use plastics. Wherever shiny chrome was the standard before, now grey or black plastic was used: the matt, black look that was reserved for rally and sports cars towards the end of the 1960s now became a mega hit. To save on development costs, the producers began to work on Global Cars—rationality was the order of the day. Giorgio Giugiaro started to experiment with a new kind of automobile architecture: a more compact and higher style for increased space and smaller exterior mass. The clean, smart Edge Box Design, naturally with rectangular headlights, became the new fashion. Giugiaro's prototype of the Lancia Megagamma was the inspiration for an entire generation of station wagons.

Die Ölkrise von 1973 bedeutete eine kalte Dusche für die Automobilindustrie, die auf ständiges Wachstum ausgerichtet war. Es wurde sogar behauptet, dass es keine Zukunft mehr für das Automobil gäbe. Es kam zu derart radikalen Veränderungsplänen, dass sogar laufende Programme verschoben oder ganz gestoppt wurden. Als die Krise schließlich vorbei war, wurde es auch Zeit für neue Autos. Kompakte Zwei-Volumen-Autos mit optimaler Raumnutzung und ökonomischem Aussehen wurden bevorzugt. Gleichzeitig begann die Industrie, Kunststoffe einzusetzen. Wo früher glänzender Chrom auftrat, stand nun graues oder schwarzes Plastik: Die mattschwarze Ästhetik, die gegen Ende der 60er Jahre Rallye- und Sportautos vorbehalten war, wurde zum Megatrend. Um Entwicklungskosten zu sparen, begannen die Hersteller an Global Cars zu arbeiten – Rationalität war angesagt. Giorgio Giugiaro fing an, mit einer neuen Automobil-Architektur zu experimentieren: kompakter und höher für mehr Raumangebot bei kleineren Außenmassen. Das saubere, vernünftige Edge Box Design – natürlich mit rechteckigen Scheinwerfern – wurde zum Trend. Giugiaros Prototyp des Lancia Megagamma zum Vorbild für eine ganze Generation von Großraumfahrzeugen.

© 40

Volkswagen Golf, D 1974

design: Giugiaro

© 11

Dodge Omni, USA 1978



67

© 25

Lancia Megagamma, concept I 1978
design: Giugiaro

© 36

Renault Espace, F 1984



Graph

70 In the 1970s, the use of unpainted, plastic components established itself. These had already been seen in the form of bumpers on the 1971 Ferrari 365 GTC4 and the 1972 Renault 5. The designers soon began to experiment with the possibilities of this material. For that reason, the body was often structured in an upper, attractive part out of lacquered metal and a lower, functional part out of grey plastic. Even Mercedes adapted this principle and applied it for the first time in its 1979 S-Class. Pininfarina even went so far as to separate both parts completely and in this way he discovered his characteristic side section in the style of Fontana. Plastic was also used as an integral part of the entire front and tail ends, as an additional spoiler or as a graphic element to emphasize the line of the side profile. This graphic game led to the Graph Design. After many 1970s cars underwent rejuvenation with a plastic makeover, frequently with ridiculous results, the matt, black look of the early 1990s was finally at an end.

In den 70er Jahren etablierte sich die Anwendung von unlackierten Kunststoffteilen, wie man sie schon in Form von Stoßstangen am 1971er Ferrari 365 GTC4 und im 1972er Renault 5 gesehen hatte. Die Designer fingen bald an, mit den Möglichkeiten dieses Materials zu experimentieren. So wurde die Karosserie oft in einen oberen, ästhetischen Teil aus lackiertem Metall und in einen unteren, funktionalen Teil aus grauem Kunststoff gegliedert. Auch Mercedes adaptierte dieses Prinzip, zum ersten Mal bei seiner S-Klasse von 1979. Pininfarina ging sogar so weit, beide Teile komplett voneinander zu trennen und fand auf diesem Wege seinen charakteristischen Seitenschnitt à la Fontana. Auch als integraler Teil der gesamten Front- und Heckpartie, als zusätzlicher Spoiler oder als graphisches Element zur Betonung der seitlichen Linie fand der Kunststoff Anwendung. Aus diesem graphischen Spiel heraus entstand das Graph Design. Nachdem viele Autos der 70er mit einer Kunststoffkur verjüngt worden waren – oft mit skurrilen Ergebnissen –, war die mattschwarze Ästhetik Anfang der 90er Jahre endgültig vorbei.

© 17

Fiat Ritmo, 1978

© 33

Peugeot 104 Peugeot, concept 1976

design: Pininfarina



© 17
Alfa Romeo 33, I 1983

© 35
Renault R18 Turbo, F 1980



Flow Box

In addition to rationality, aerodynamics once again became an important trend from the 1970s. This time, aerodynamics had less to do with speed than reducing consumption: without rockets and wings, an attempt was to make more economic vehicles for everyday usage. A renaissance followed of smooth, flowing forms with softer edges. The front of the vehicle and also the windshield were angled more steeply and all irregularities were resolved. Side windows, headlights and bumpers were integrated without any breaks in the body. This is how the new Flow Box style emerged: suddenly round and soft was in again; and at the end of the 1980s, cars in Edge Box Design were totally out. The newer Flow Box models differ in terms of their modeling origins from those of the Flow Shell period. In the early 1990s, three-dimensional computer modeling was quickly established and this enabled a much more complex structuring of surfaces. However, these were often exaggerated: bodies with a variable radius and multi-oval forms appeared so strange that today, without showing much emotion, we speak of an insignificant Vanilla Design.

Neben Rationalität wurde ab den 70er Jahren die Aerodynamik wieder zu einem wichtigen Trendfaktor. Diesmal hatte Aerodynamik weniger mit Geschwindigkeit als mit der Reduktion des Verbrauchs zu tun: Fernab von Raketen und Flügeln versuchte man, Alltagsautos ökonomischer zu machen. Dies bedeutete eine Renaissance für sauber fließende Formen mit weicheren Kanten. Die Front und auch die Windschutzscheibe wurden stärker geneigt, alle Unebenheiten gelöst. Seitenscheiben, Scheinwerfer und Stoßstangen wurden ohne Unterbrechung in die Karosserie integriert. So entstand der neue Flow Box Stil: plötzlich war rund und weich wieder Trend; Autos im Edge Box Design waren Ende der 80er Jahre völlig out. Die neueren Flow Box-Modelle unterscheiden sich in ihrer gestalterischen Herkunft von denen der Flow Shell-Zeit. Die 3D-Arbeit am Computer, die sich mit Beginn der 90er Jahre schnell etablierte, ermöglichte eine viel komplexere Gestaltung der Oberflächen. Diese wurde allerdings oft übertrieben: Karosserien mit variablen Radien und multiovalen Formen wirken so seltsam, dass man heute ohne große Emotion vom bedeutungslosen Vanilla-Design spricht.

© 36

Renault R14, F 1976

© 20

Ford Thunderbird, USA 1983



© 38

Toyota Previa, J 1990

© 20

Ford Taurus Wagon, USA 1996

(photo 1999)



Retro

78. **The rational car** certainly saved the industry's life, but it also made many customers unhappy. Trusty, cruel and economic: the customer can suffer as well due to so much efficiency. Indeed, the automobile industry in the 1980s was marked by two phenomena: the birth of the 'Tuner' that was to turn ordinary cars into something special; and the old timer cult. It was clear that more emotion was needed. Nostalgia seemed the best source for this. In 1989, Mazda unveiled the Miata, which was not only the first new Roadster worldwide for many years, but also seemed to be an imitation of a 1960s British Roadster. It became a cult vehicle and inspired a Retro wave in car design that continues to this very day. No matter whether it was the forties, fifties or sixties, the future was often inspired by an imaginary past. A special category of Retro is the Remake: if you have a brand, show it off. Past models were re-issued with an identical name and look, except that performance and construction were adapted to the new market. The New Beetle and Mini are the first in a long list.

Das rationale Auto hatte zwar der Industrie das Leben gerettet, aber viele Kunden unzufrieden gemacht. Seriosität, Grausamkeit, Ökonomie: unter so viel Effizienz kann man auch leiden. Tatsächlich wurde die Automobilszene der 80er Jahre durch zwei Phänomene geprägt: die Geburt der „Tuner“, die gewöhnliche Autos zu Besonderheiten machen sollen, und der Kult um den Oldtimer. Klar war: man brauchte mehr Emotion. Die Wiederentdeckung der Vergangenheit schien die beste Quelle dafür zu sein. 1989 präsentierte Mazda den Miata, der nicht nur weltweit der erste neue Roadster seit vielen Jahren war, sondern auch noch einem britischen Roadster der 60er Jahre wie nachgemacht zu sein schien. Das Fahrzeug wurde zum Kult und löste eine Retrowelle im Automobil-Design aus, die noch bis heute andauert. Egal ob 40er, 50er oder 60er, die Zukunft bezog ihre Inspiration oft aus einer imaginären Vergangenheit. Eine besondere Kategorie von Retro ist das Remake: wer eine Marke hat, der zeigt Sie. Modelle der Vergangenheit wurden mit identischem Namen und Look wieder editiert, nur die Leistungen und die Konstruktion passten sich dem neuen Markt an. Der New Beetle und der Mini sind die ersten in einer langen Reihe.

© 27
Mazda MX5 Miata, J 1989

© 10
Chrysler PT Cruiser, USA 1999



© 39

Volkswagen New Beetle, D 1998
(concept 1994)

© 7

Mini One, GB 2002
(concept 1997)



New Edge Box

82 **As a reaction** to the ubiquitous, characterless Vanilla styles, in the late 1990s, a new repertoire of detail was the focus of experiment: New Edge. In principle, this is a fusion of Edge, Flow and Graph elements: rounded forms flow into sharp edges and pointed angles and this is how they become more interesting. As the side profile of the 1998 Mercedes A-Class shows, the glass-work was proportioned in a new way, often resulting in a quite extraordinary, deconstructivist appearance. At the same time, entirely new character expressions emerged from new and more complex forms of headlights that were created by plastic work. The early Ford models in New Edge Design set new trends that almost every other manufacturer followed: suddenly, nearly all cars in Flow Box Design had to be modernized. Flow Box had died and at the turn of the twentieth century the market was ripe for a new development.

Als Reaktion auf die allgemeingültigen, charakterlosen Vanilla-Formen wird Ende der 90er Jahre mit einer neuen Detailsprache experimentiert: die des New Edge. Im Prinzip geht es um eine Fusion von Edge-, Flow- und Graph-Elementen, wobei rundliche Formen mit scharfen Kanten und spitzen Winkeln ineinander fließen und so interessanter werden. Wie die Seite der Mercedes A-Klasse von 1998 beweist, wurde die Verglasung neuartig geteilt, woraus oft ein recht außergewöhnliches, dekonstruktivistisches Erscheinungsbild resultierte. Gleichzeitig entwickeln sich durch die neuen, komplexeren Scheinwerferformen, die die Kunststofftechnik ermöglicht, völlig neue Gesichtsausdrücke. Die ersten Ford-Modelle im New Edge Design setzten Trends, denen fast jeder folgte: nahezu alle Autos im Flow Box Design mussten plötzlich aktualisiert werden. Flow Box war gestorben, und zur Jahrtausendwende war der Markt reif für eine Neuentwicklung.

© 12

Mercedes-Benz A-Klasse, D 1997

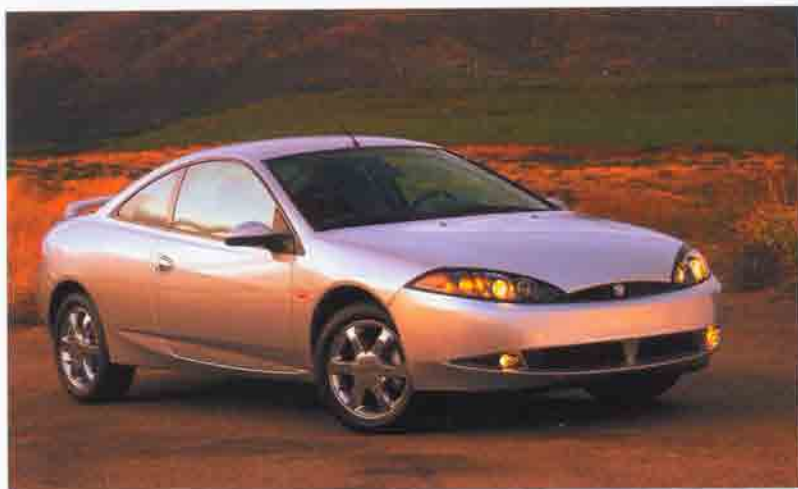
© 21

Ford Focus, D 1998



© 20
Mercury Cougar, USA 1999

© 1
Opel Corsa, D 2000



Smooth Body

86 **Two factors** are especially important to follow the development of today's car design: speed and brand names. Due to more intense global competition and market saturation, every type of model has a shorter and shorter lifespan. A higher pace of innovation is called for and design loses stability. Brand features are becoming increasingly important, since instead of assuming general trends, individual design languages are developing, which attempt to link a brand's heritage with its future. Due to the necessity of market concentration, this phenomenon is the incentive for new design languages in the future: Individuality plays the key role. This is especially important because new product niches—so-called Crossovers—are being discovered that basically require an entirely new design language.

The Smooth Body trend is the ideal successor of Flow Line and Flow Box: clean lines, elegant look and an aerodynamic feel.

Zwei Faktoren sind von besonderer Bedeutung, um die Entstehung des heutigen Automobildesigns nachzuvollziehen: Geschwindigkeit und Branding. Aufgrund des verstärkten globalen Wettbewerbs und der gesättigten Marktsituation wird der Lebenszyklus eines jeden Automodells immer kürzer. Eine höhere Innovationsrate ist notwendig, und das Design verliert an Stabilität. Branding-Aspekte gewinnen immer mehr an Bedeutung, denn anstatt von allgemeinen Trends auszugehen, entwickeln sich individuelle Designsprachen, die Markenerbe und Markenzukunft zu verbinden versuchen. Aufgrund der Notwendigkeit der Markenkonzentration wird dieses Phänomen zum Auslöser für neue Designsprachen der Zukunft: Individualität spielt die zentrale Rolle. Diese ist vor allem deswegen notwendig, weil neue Produktnischen – die so genannten Crossovers – entdeckt werden, die grundsätzlich eine neue Designsprache erfordern.

Der Smooth Body Trend ist die ideelle Fortsetzung der Flow Line und Flow Box: saubere Linienführung, elegantes Aussehen, aerodynamisches Feeling.

© 20

Ford Thunderbird, USA 1989

© 2

Audi TT, D 1998

(concept 1995)



© 32

Peugeot 406 coupé, F 1997

© 10

Chrysler Concorde, USA 1998



Edge Body

90 **Everything is in the detail:** not only the external form, but also the interior of the head- and tail lights are now carefully designed.

The use of more plastic even for entire body parts meets new safety standards and also means that a much more flexible form-language is possible. The body is basically strongly modeled, which guarantees more character. The disadvantage: nowadays cars are bigger, higher and fatter than they ever were before.

The Edge Body trend is a rediscovery and further development of Edge Line, Flow Line and New Baroque. These cars are characterized by a confrontation of straight surfaces and complete edges. A high trim and minimal glazing emphasize safety and solidity.

Alles im Detail: Nicht nur die äußere Form, sondern auch das Innenleben von Scheinwerfern und Rückleuchten wird nun sorgfältig designt. Der verstärkte Einsatz von Kunststoff auch für ganze Körperteile dient den neuen Sicherheitsvorschriften und ermöglicht zudem eine viel flexiblere Formensprache. Der Körper wird grundsätzlich stark modelliert, was für mehr Charakter sorgt. Der Nachteil: Autos sind heute größer, höher und fatter als sie es jemals waren.

Der Edge Body Trend ist eine Wiederentdeckung und Weiterentwicklung von Edge Line, Flow Line und New Baroque. Solche Autos charakterisiert eine Auseinandersetzung von geraden Flächen und vollen Kanten. Hohe Gürtellinie und kleine Verglasung betonen Sicherheit und Solidität.

20

Lincoln Sentinel, USA 1996

22

Cadillac XLR, USA 2002



© 10
Chrysler 300 C Touring, USA 2003

© 4
Lamborghini Gallardo, I 2003



Carved Body

94 **Nowadays, cars** tend to be generally viewed as a body. The finished process of integration ensures an absolutely organic form. Glass surfaces are basically larger, panoramic windows are again in fashion as they were in the 1950s. With all additional elements already integrated into the body, the details are more important and become identifying features. To fulfil brand needs, modeling and marking the front part of the vehicle continues as the most important design theme.

The Carved Body trend is a continuation of New Edge with Graph influences. The car forms are very sculptured, to suggest dynamics and lightness.

Autos werden heutzutage gemeinhin als Körper betrachtet. Der vollendete Integrationsprozess sorgt für eine absolut organische Form. Glasflächen werden grundsätzlich größer, Panoramaglaser wie in den 50er Jahren sind wieder im Trend. Da alle zusätzlichen Elemente bereits in die Karosserie integriert sind, gewinnen Details an Bedeutung und werden zum Erkennungsmerkmal. Um Branding-Aspekte zu erfüllen, bleibt die Gestaltung und Markierung der Frontpartie nach wie vor das wichtigste Thema beim Design.

Der Carved Body Trend ist eine Weiterentwicklung von New Edge mit Graph-Einflüssen. Autoformen werden sehr skulptural modelliert, um Dynamik und Leichtigkeit zu suggerieren.

© 35

Renault Avantime, F 1999

© 17

Fiat Stilo, I 2002



© 20
Volvo S80, S 1998

© 38
Lexus IS 200, J 1998



New Classic

98 **There are no clear distinctions** among the four trends that are presented here. Rather, interpreting each of the trends in the respective brand language proves interesting, since this language is required persistently to evolve. Here, finding a relationship with the good old days is especially important. However, brands that lack this connection are not necessarily at a disadvantage; in the final analysis, the brand has greater freedom. Nevertheless, for the first time in its history, car design is preoccupied with its own past and future. Despite the mood of optimism in the industry, nobody is really courageous today as they were in the good old days. But the outlook is at least as creative and varied.

The development of Retro is called New Classic. This means that classical elements are interpreted in a new way, so that on the one hand they appear unmistakably traditional, and on the other hand prove very up-to-date due to totally new proportions and innovative details.

Innerhalb der vier Trends, die hier präsentiert werden, gibt es keine eindeutigen Unterscheidungen. Vielmehr ist die Interpretation eines jeden Trends in der jeweiligen Markensprache interessant, da diese sich selbst ständig weiterentwickeln muss. Hier ist vor allem die Beziehung zur guten, alten Zeit von besonderer Bedeutung. Wer diese nicht vorzuweisen hat, muss aber nicht unbedingt mit einem Nachteil leben: schließlich verfügt er über größere Freiheit. Dennoch: Zum ersten Mal in seiner Geschichte, beschäftigt sich das Automobildesign zugleich mit seiner Vergangenheit und seiner Zukunft. Trotz des Optimismus der Industrie: so mutig wie in den guten alten Zeiten ist man heute wirklich nicht mehr. Dafür aber mindestens genauso kreativ und vielfältig.

Die Weiterentwicklung von Retro heißt New Classic. Bei diesem Trend werden klassische Elemente neu interpretiert, so dass sie einerseits unverkennbar traditionell wirken, sich andererseits aber durch völlig neue Proportionen und innovative Details als sehr aktuell erweisen.

© 26

Maserati Quattroporte, I 2003

design: Pininfarina

© 17

Lancia Thesis, I 2002



5
Bentley Continental GT, GB 2002

7
Rolls Royce Phantom, GB 2003





60 50
Harley Earl with designers of design
Dodge

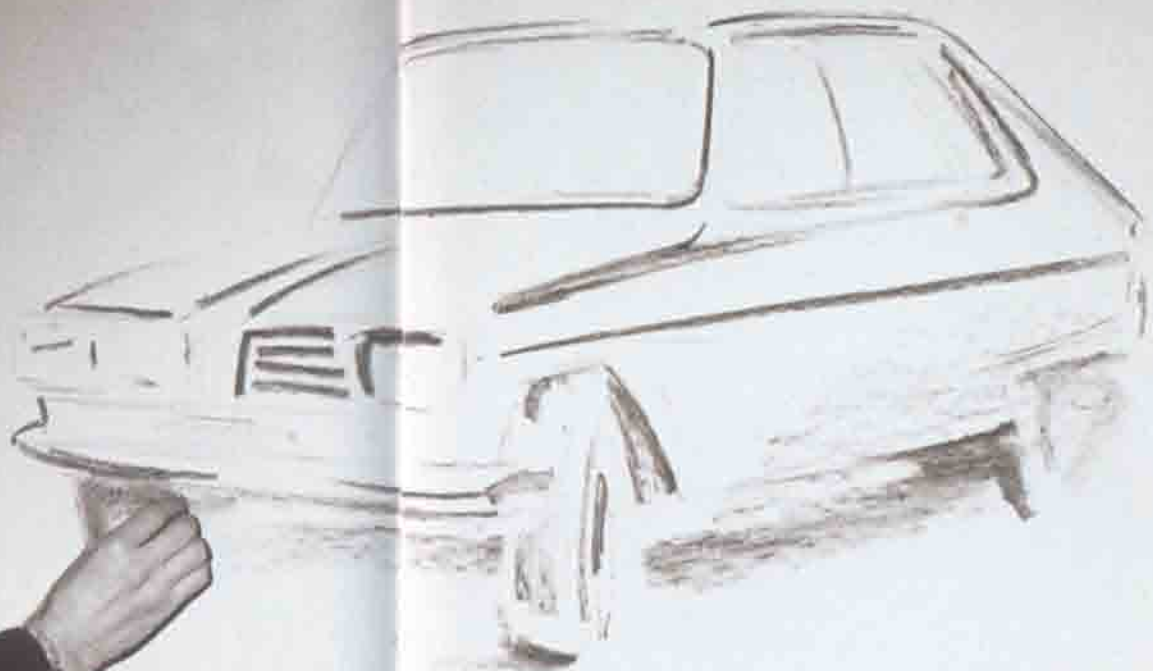








designer



Introduction

374 In 1963, Ford defined a car designer's job as follows: the "stylist" is a "catalyst between nature and technology". He must possess multi-faceted skills and know-how. "He is a textile designer, sculptor, glass and plastics designer, architect, interior designer, artist, production and installation designer"—nobody less than Leonardo da Vinci is introduced as the model version of such a stylist. In fact, the first generation of designers were primarily people with a wide range of skills, which emerged from their love and passion for the automobile: artists with a feel for mechanics, engineers with a sense of aesthetics, or simply craftsmen with universal talent. They were free thinkers with highly diverse profiles and biographies, who lived at a time when it was still possible single-handedly to define the way a car looked.

Body designers like Bertone, Ghia or Pininfarina were involved until the 1970s in training, research and cutting new trends—all at the same time. They determined how an automobile series was to develop, just like in any fashion house. In the USA, in-house company design offices were already introduced before World War Two. Nevertheless, if they wanted to bring a special series onto the market that was not part of standard production, automobile manufacturers in the 1950s remained dependent on Italian body designers and their signatures. Similarly, the Italians were also influenced by the "American Way of Life", so that a combination of clean lines, taste and brand awareness finally formed the basis of a car design culture that had, in the meantime, gone global.

Since the mid-1980s, the concept of strategic design has become established in Europe and Japan. Much greater importance was attached to creative research; and accordingly, offices were opened and new and far-reaching skills were adopted. The companies now demanded special training in design, so that the theory and practice of the profession were precisely defined.

Nowadays, car design is the result of a long and complex process: the design department of a major company often employs well over 1,000 people, whose work has to be carefully coordinated. This is how the signature of an individual designer is replaced by a brand signature. In each case, however, it is a case of "mater semper certa, pater numquam". The mother—or the brand—is always known, but the father—that is, the designer—is in many cases disputed.

Bahnsen, Uwe

As Ford Europe's Vice President for design from 1976 to 1986, he was responsible, among others, for the 1961 Taurus "Bath" and the 1984 Sierra. Although both these cars are as different from each other as the time in which they were created, they still have something in common: soft lines, functional aerodynamics, personality.

Als Vizepräsident für Design bei Ford Europe zwischen 1976 und 1986 zeichnete er u.a. für den 61er Taurus "Badewanne" und den 84er Sierra verantwortlich. Obwohl diese beiden Autos so unterschiedlich sind wie die Epochen aus denen sie stammen, haben sie doch einiges gemeinsam: weiche Linien, funktionale Aerodynamik, Persönlichkeit.

En tant que vice-président du design chez Ford Europe entre 1976 et 1986, il fut responsable, entre autres, de la Taurus de 1961 « baignoire » et de la Sierra de 1984. Bien que ces voitures soient aussi différentes que les époques où elles ont été conçues, elles ont beaucoup en commun : des lignes douces, une aérodynamique fonctionnelle, de la personnalité.

En calidad de vicepresidente de diseño de Ford Europe entre 1976 y 1986 fue responsable, entre otros, del Taurus "Bañera" del '61 y del Sierra del '84. Aunque estos dos automóviles son tan distintos como las épocas de las que surgieron, tienen algo en común: las líneas suaves, una aerodinámica funcional, personalidad.

Bangle, Chris

USA, 1956



Bangle climbed the hierarchy of design centers as an American in Europe. At first, he was at Fiat, then, from 1992, at BMW. In Munich, he broke with the past and was responsible for the first design revolution in German automobile history with the 2001 7 series. It was even a double break: not only do Bangle's BMW's look totally different to their predecessors, but they also very clearly differ from each other. Both changes were measures, for which many fans of this brand only gradually forgave him. The inspiration for his complex and controversial style, which takes some getting used to, is found less in car design than in cubism and deconstructionist architecture.

Als Amerikaner in Europa kletterte Bangle die Hierarchie der Designzentren hinauf. Zuerst bei Fiat und dann, ab 1992, bei BMW. In München brach er mit der Vergangenheit und zeichnete mit dem 7er von 2001 für die erste Designrevolution der deutschen Automobilgeschichte verantwortlich. Sogar eine doppelte: nicht nur sehen Bangles BMWs ganz anders aus als die Vorgänger, sondern unterscheiden sich auch untereinander sehr deutlich. Beide Veränderungen stellen Maßnahmen dar, die ihm viele Markenfans nur langsam verzeihen werden. Vorbilder für seinen komplexen, kontroversen und gewöhnungsbedürftigen Stil kann man weniger im Automobildesign als in der kubistischen Kunst und in der dekonstruktivistischen Architektur finden.

En tant qu'Américain en Europe, Bangle grimpa la hiérarchie des centres de design. D'abord chez Fiat puis, à partir de 1992, chez BMW. A

Munich, il rompit avec le passé et fut responsable de la série 7 de 2001, la première révolution dans l'histoire du design de l'automobile allemande. Et même une double révolution : non seulement les BMW de Bangle sont différentes des modèles antérieurs mais chaque modèle est particulier et différent des autres. Les fans de la marque ont mis beaucoup de temps à lui pardonner ces deux changements. Les sources de son style controversé et inhabituel sont plutôt présentes dans l'art cubiste et l'architecture déconstructiviste que dans le design automobile.

Como americano en Europa, Bangle escaló por la jerarquía de los centros de diseño. Primero en Fiat y luego, a partir de 1992, en BMW. En Munich rompió con el pasado y, con el 7 de 2001, fue responsable de la primera revolución del diseño en la historia alemana del automóvil. Incluso de una doble: Los BMW de Bangle no solamente tienen otro aspecto totalmente diferente del de los predecesores, sino que se diferencian los unos de los otros muy claramente. Los dos cambios representaban medidas que muchos fans de la marca sólo le perdonarían lentamente. Los modelos para su estilo complejo, controvertido y necesitado de costumbre pueden encontrarse menos en el diseño del automóvil que en el arte cubista y en la arquitectura deconstructivista.

Bertone, Nuccio

I, 1914-1997



Nuccio Bertone's eye for talent spotted Scaglione, Giugiaro and Gandini, three of the most influential designers in the post-war era. Nobody was more radical and innova-

tive than the Carrozzeria Bertone. Bertone helped production of true milestones in automobile design. In addition to Franco Scaglione's BAT-Experiments, which were mainly to prove building competence, cars emerged like the classic Atlas, such as the Giulietta Sprint, 2600 Sprint or the Montreal. For Fiat, Bertone produced what were then the most successful small roadsters of their time, the 850 Spider and X 1/9 and for Lancia, the Stratos, one of the best rally cars of all time. He gave the Lamborghini an identity and played a decisive role in the creation of the Lamborghini myth. Bertone was involved in the invention of Wedge Line, with the Alfa Romeo and Lancia Fulvia Stratos HF. His creations can be recognized mainly due to his love of the graphic handling of surfaces, from the Lamborghini Marzal to the Citroën BX and XM.

Nuccio Bertones Gespür für Talente entdeckte mit Scaglione, Giugiaro und Gandini drei der einflussreichsten Designer der Nachkriegszeit. Radikaler und innovativer als die Carrozzeria Bertone war niemand, und Bertone ließ wahre Meilensteine des Automobildesigns produzieren. Neben Franco Scagliones BAT-Experimenten, die vor allem Baukompetenz beweisen sollten, traten die mittlerweile klassischen Alfa wie der Giulietta Sprint, der 2600 Sprint oder der Montreal. Für Fiat produzierte er die bis dato erfolgreichsten Kleinroadster 850 Spider und X1/9, für Lancia mit dem Stratos eines der besten Rallyautos aller Zeiten. Er gab Lamborghini ein Gesicht und trug so entscheidend zur Entstehung dieses Mythos bei. Mit dem Alfa Romeo und dem Lancia Fulvia Stratos HF war Bertone an der Erfindung der Wedge Line beteiligt. Vor allem an seiner Vorliebe für die graphische Behandlung der Oberflächen sind Bertones Schöpfungen zu erkennen: vom Lamborghini Marzal bis hin zum Citroën BX und XM.

Nuccio Bertone, avec son flair pour le talent, découvrit Scaglione, Giugiaro et Gandini, trois des créateurs les plus influents de l'après-guerre. Personne n'était plus radical et innova-

teur que la Carrozzeria Bertone. Bertone aida la production de véritables jalons du design automobile. En plus des modèles expérimentaux BAT de Franco Scaglione prouvant sa compétence dans le domaine de la construction, furent lancées les Alfa, devenues maintenant des classiques, telles que la Giulietta Sprint, la 2600 Sprint et la Montreal. Il produisit pour Fiat les petits cabriolets 850 Spider et X1/9 les plus célèbres de l'époque, et pour Lancia, il créa la Strato, une des meilleures voitures de rallye de tous les temps. Il donna son visage à la Lamborghini et contribua à la création de ce mythe. Bertone participa à la création de la Wedge Line avec les modèles Alfa Romeo et Lancia Fulvia Strato HF. Ses créations de Bertone se reconnaissent au soin apporté au traitement graphique des surfaces, depuis le modèle Lamborghini Marzal jusqu'aux Citroën BX et XM.

El olfato de Nuccio Bertone para los talentos descubrió con Scaglione, Giugiaro y Gandini a tres de los diseñadores más influyentes de la posguerra. Nadie fue más radical e innovador que la Carrozzeria Bertone, y Bertone hizo producir verdaderos hitos del diseño del automóvil. Junto a los experimentos BAT de Franco Scaglione, que debían demostrar sobre todo competencia en la construcción, aparecieron los Alfa, entretanto clásicos, como el Giulietta Sprint, el 2600 Sprint o el Montreal. Para Fiat produjo los pequeños Roadster 850 Spider y X1/9 de más éxito hasta la fecha, para Lancia, con el Stratos, uno de los mejores vehículos de rallye de todos los tiempos. Dio una cara a Lamborghini contribuyendo así decisivamente al surgimiento de este mito. Con el Alfa Romeo y el Lancia Fulvia Stratos HF, Bertone participó en el invento de la Wedge Line. Las creaciones de Bertone pueden reconocerse sobre todo en su predilección por el tratamiento gráfico de las superficies, del Lamborghini Marzal hasta los Citroën BX y XM.

Bertoni, Flaminio

IF, 1903-1964

The multi-talented Italian—he was an artist, sculptor and architect—only worked in automobile design for Citroën between 1934 and 1963. Basically, he created relatively few cars, but his brilliant designs were well ahead of their time, such as the Traction Avant, the 2CV and of course the DS. No other car received more attention and even excited great prestige outside of the world of automobiles. Never before was so much technical, conceptual and design innovation channelled into and produced in a series of vehicles. The French literary specialist, Roland Barthes, even compared "the Goddess" to a Gothic cathedral.

Das italienische Multitalent – er war Maler, Bildhauer und Architekt – arbeitete im Automobilbereich zwischen 1934 und 1963 nur für Citroën. Im Prinzip schuf er relativ wenige Autos, diese genialen Schöpfungen aber waren ihrer Zeit weit voraus, so z.B. der Traction Avant, der 2CV und natürlich der DS. Kein anderes Auto erhielt mehr Aufmerksamkeit und vermochte darüber hinaus auch jenseits der Automobilwelt so großes Aufsehen zu erregen. Nie zuvor wurde so viel technische, konzeptionelle und gestalterische Innovation in Form eines Serienfahrzeuges umgesetzt. Der französische Literaturwissenschaftler Roland Barthes verglich „die Göttin“ sogar mit einer gotischen Kathedrale.

Cet italien aux talents multiples qui était peintre, sculpteur et architecte, travailla dans le domaine automobile entre 1934 et 1963, mais seulement pour Citroën. Il créa relativement peu de voitures mais ces inventions géniales étaient de beaucoup en avance sur leur époque, par exemple, la Traction Avant, la 2 CV et naturellement la DS. Aucune autre voiture n'obtint autant d'attention et n'éveilla autant d'intérêt, même en dehors du monde automobile. Jamais par le passé ne fut apportée autant d'innovation technique, conceptuelle et créatrice dans un véhicule de série. L'écrivain Roland Barthes va jusqu'à comparer la « déesse » à une cathédrale gothique.

El polifacético italiano – fue pintor, escultor y arquitecto – trabajó en el ámbito del automóvil entre 1934 y 1963, sólo para Citroën. En principio, creó relativamente pocos automóviles, pero estas creaciones geniales se adelantaron mucho a su tiempo, así por ejemplo el Traction Avant, el 2CV y naturalmente el DS. Ningún otro automóvil recibió más atención ni pudo causar, además, tanta sensación también más allá del mundo automovilístico. Nunca antes se había colocado tanta innovación técnica, conceptual y creativa en forma de un vehículo en serie. El científico francés de la literatura, Roland Barthes, comparó "la Diosa" incluso con una catedral gótica.

Boano, Mario Felice 1903–1988

Boano's cars are better known than his name. The Lancia Aurelia GT and the Karmann Ghia are masterpieces by his hand. Until 1953, he was co-owner of Ghia, when he always cultivated contact with Virgil Exner of Chrysler and Franco Scaglione of Bertone. From 1954 to 1957, he ran his own body shop, producing fantastic special pieces—one of them was even for Henry Ford Jr. In 1957, together with his son, Gian Paolo, he founded the first styling office at Fiat, which they continued to co-direct.

Boanos Autos sind bekannter als sein Name. Von seiner Hand stammen Meisterwerke wie der Lancia Aurelia GT und der Karmann Ghia. Bis 1953 war er Mitinhaber von Ghia, wobei er stets den Kontakt zu Virgil Exner von Chrysler und Franco Scaglione von Bertone pflegte. Zwischen 1954 und 1957 betrieb er eine eigene Karosseriefirma, mit der er wunderschöne Sonderanfertigungen realisierte – eine davon sogar für Henry Ford Jr. 1957 gründete er mit seinem Sohn Gian Paolo das erste Styling Office von Fiat, das sie fortan auch gemeinsam leiteten.

Les voitures de Boano sont plus connues que son nom. Il donna le jour à des chefs d'œuvre tels que la Lancia Aurelia GT et la Karmann Ghia. Jusqu'en 1953, il était copro-

prétaire de Ghia et entretenait simultanément des contacts réguliers avec Virgil Exner de Chrysler et Franco Scaglione de Bertone. Entre 1954 et 1957, il exploita sa propre usine de carrosserie où il fabriquait de merveilleux modèles hors série; dont une voiture pour Henry Ford Jr. En 1957, il fonda le premier bureau de conception (Styling Office) chez Fiat avec son fils Gian Paolo. Ensuite, ils en assumèrent ensemble la direction.

Los automóviles de Boano son más conocidos que su nombre. De su mano surgieron obras maestras como el Lancia Aurelia GT y el Karmann Ghia. Hasta 1953 fue copropietario de Ghia, a lo cual mantuvo siempre el contacto con Virgil Exner de Chrysler y Franco Scaglione de Bertone. Entre 1954 y 1957 regentó una empresa propia de carrocerías con la que realizó modelos especiales bellísimos –uno de ellos incluso para Henry Ford Jr. En 1957 fundó con su hijo Gian Paolo la primera Styling Office de Fiat que, en adelante, también dirigieron juntos.

Bracq, Paul 1933

The French artist and sculptor heavily influenced German car design. As the head of Advance Design at Mercedes from 1957 to 1967, he was involved in the development of the 220 S Coupé, the 230SL "Pagode" and the 600. As the design director at BMW from 1970 to 1974, he became known as the father of the first 3, 5, 6 and 7 series. At the same time, he designed the French high-speed TGV train. Afterwards, he went to Peugeot. He is now mainly working as a freelance artist.

Der französische Maler und Bildhauer hat Deutschlands Automobil-Design stark beeinflusst. Als Chef von Advance Design bei Mercedes zwischen 1957 und 1967 nahm er an der Entwicklung des 220 S Coupé, der 230SL "Pagode" und des 600 teil. Als Design Director von BMW zwischen 1970 und 1974 wurde er als Vater der ersten 3er, 5er, 6er und 7er Serie bekannt. Zur

gleichen Zeit gestaltete er außerdem den französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV; danach ging er zu Peugeot. Mittlerweile arbeitet er vor allem als freier Künstler.

Le peintre et sculpteur français a fortement influencé le design automobile. En tant que chef de « Advance Design » chez Mercedes entre 1957 et 1967, il participa à la création du coupé 220 S, du modèle 230 SL « Pagode », et du modèle 600. En tant que directeur de la conception chez BMW entre 1970 et 1974, il fut connu comme le créateur des premières séries 3, 5, 6 et 7. À la même époque, il travailla à la conception du TGV puis il choisit Peugeot. Il travaille à présent comme artiste indépendant.

El pintor y escultor francés ha influido fuertemente en el diseño automovilístico de Alemania. Como jefe de Advance Design en Mercedes entre 1957 y 1967, participó en el desarrollo del 220 S Coupé, del 230 SL "Pagoda" y del 600. Como director de diseño de BMW entre 1970 y 1974, fue conocido como el padre de las primeras Series 3, 5, 6 y 7. Además configuró al mismo tiempo el tren francés de alta velocidad TGV; después se fue a Peugeot. Entretanto, trabaja sobre todo como artista libre.

Brovarone, Aldo 1926

The talented Aldo Brovarone is not a well-known designer, because officially he did not sign any of his projects—Dino GT, Peugeot 504 Lancia Gamma. Nevertheless, after a lifetime working for Pininfarina, he is, as they say, a myth. Anyone who knows about the car industry respects this man and that is why he is worth a mention.

Der talentierte Aldo Brovarone signierte offiziell keines seiner Projekte – Dino GT, Peugeot 504 Lancia Gamma. Trotzdem ist er nach seiner lebenslangen Karriere bei Pininfarina, wie man so schön sagt, ein Mythos, den alle Branchenkenner respektieren – und insofern eine erwähnenswerte Persönlichkeit.

Le talentueux Aldo Brovarone n'est pas un concepteur connu car il n'a jamais officiellement signé ses projets – Dino GT, Peugeot 504 Lancia Gamma. Malgré tout, après sa longue carrière chez Pininfarina, on peut dire qu'il est devenu un mythe, que tous les connaisseurs de la branche respectent, et une personnalité digne d'être citée.

El dotado Aldo Brovarone no es un diseñador conocido, pues oficialmente no firmó ninguno de sus proyectos –Dino GT, Peugeot 504 Lancia Gamma. Sin embargo, tras una carrera de toda la vida con Pininfarina es, como suele decirse, un mito que todos los conocedores del ramo respetan y, en la medida de ello, una personalidad digna de mención.



Chapman, Colin GB, 1928–1982

The pilot and construction specialist founded the Lotus company in the 1950s as a works for racing cars. Chapman actually revolutionized Formula One racing and the concept of a sports car with his middle-engine vehicles. His cars in the 1950s and 1960s—Elite, Elan, Europa—were characterized in terms of their concept and construction by a clever reduction to the bare essentials. The resulting style was unmistakable and timeless.

Der Pilot und Konstrukteur gründete in den 50er Jahren die Firma Lotus als Schmiede für Rennfahrzeuge. Tatsächlich revolutionierte Chapman mit seinen Mittelmotordriven sowohl die Formel 1 als auch das Konzept des Sportwagens überhaupt. Seine Autos der 50er und 60er – Elite, Elan, Europa – waren von ihrem Konzept und ihrer Konstruktion her geprägt von einer cleveren Reduktion auf das Wesentliche. Der Stil, der daraus resultierte, war unverwechselbar und zeitlos.

Le pilote et constructeur fonda la société Lotus comme forge de voitures

de course dans les années 50. En effet, Chapman révolutionna la Formule 1 et le concept de la voiture de sport avec ses véhicules au moteur central. Ses voitures de 1950 et 1960 – Elite, Elan, Europa – étaient marquées du point de vue du concept et de la construction par la réduction à l'essentiel. Le style qui en résulte est unique et intemporel.

El piloto y constructor fundó en los años 50 la empresa Lotus como forjadora de vehículos de carreras. De hecho, Chapman revolucionó con sus automóviles de motor central tanto la fórmula 1 como el concepto del vehículo deportivo en general. Sus automóviles de los años 50 y 60 –Elite, Elan, Europa– estuvieron marcados en su concepción y construcción por una inteligente reducción a lo esencial. El estilo que resultó de ello fue inconfundible y atemporal.

Cherry, Wayne USA, 1938



From 1992 to 2004, he was Vice President of Design for General Motors, for whom he worked for thirty years, first in England and then in Germany. Some of his Opel models were design leaders in their market category: the Corsa, the Vectra and the Calibra. His leaving present was the relaunch of the Cadillac brand, crowned with the Show Car Sixteen, a homage to the golden age of Harley Earl and Bill Mitchell.

Zwischen 1992 und 2004 war er Vice President für Design bei General Motors, für die er insgesamt über 30 Jahre lang gearbeitet hat, zuerst in England und in Deutschland. Einige seiner Opel waren die

Designführer in ihrem Segment: der Corsa, der Vectra und der Calibra. Sein Abschiedsgeschenk war die Wiedergeburt der Marke Cadillac, gekrönt durch das Show Car Sixteen, eine Hommage an die goldenen Zeiten von Harley Earl und Bill Mitchell.

Entre 1992 et 2004, il a été vice-président du design chez General Motors, pour qui il a travaillé pendant 30 ans, d'abord en Angleterre puis en Allemagne. Certaines de ses Opel furent des modèles de design dans leur segment: la Corsa, la Vectra et la Calibra. Son cadeau d'adieu fut la renaissance de la marque Cadillac, couronnée par le Show Car Sixteen, un hommage à l'âge d'or de Harley Earl et de Bill Mitchell.

Entre 1992 y 2004 fue vicepresidente del diseño en General Motors para la que ha trabajado durante más de 30 años en total, primero en Inglaterra y Alemania. Algunos de sus Opel fueron los líderes del diseño en su segmento: el Corsa, el Vectra y el Calibra. Su regalo de despedida fue el renacimiento de la marca Cadillac, coronada por el Show Car Sixteen, un homenaje a la época dorada de Harley Earl y Bill Mitchell.



De Silva, Walter 1951



What Walter de Silva likes most of all about cars is the "scent of the brand". As Alfa Romeo's design chief, he helped the firm rise to new heights from 1986 to 1999 with models like the 156. His creations mix dynamic forms with eye-catching lines and at the same time, they are classic, without falling back into retro design.

After a short period working for Seat, in 2002, he was appointed as head of design for the Audi group.

Was Walter de Silva vor allem an Autos mag, ist ihr „Markenduft“. Als Designchef von Alfa Romeo verhält er der Firma zwischen 1986 und 1999 mit Modellen wie dem 156 zu neuem Glanz. Seine Schöpfungen mischen dynamische Formen mit markanten Linien und sind dabei klassisch, ohne aber in ein Retrodesign zu verfallen. Nach einer kurzen Station bei Seat wurde er 2002 zum Designdirektor der Audi Brand Group ernannt.

Ce que Walter de Silva aime avant tout dans une automobile, c'est le « parfum de la marque ». En tant que responsable de la conception chez Alfa Romeo entre 1986 et 1999, il contribua à redonner à la société un nouvel éclat avec des modèles comme le 156. Ses créations mêlaient des formes dynamiques et des lignes marquantes tout en restant classiques, sans tomber dans un design Retro. Après un court séjour chez Seat, il fut nommé directeur de la conception en 2002 chez Audi Brand Group.

Lo que a Walter de Silva le gusta especialmente de los automóviles es su „aroma de marca“. Como diseñador jefe de Alfa Romeo consiguió un nuevo esplendor para la empresa entre 1986 y 1999 con modelos como el 156. Sus creaciones mezclan las formas dinámicas con las líneas marcadas, siendo clásicas pero sin caer en un diseño Retro. Tras una corta estancia en SEAT, en 2002 fue nombrado director de diseño del Audi Brand Group.

E

Earl, Harley USA, 1893-1969



In 1927, Earl joined General Motors, where he was meant to design for the new Cadillac brand LaSalle. GM's director, Alfred P. Sloan, let him found the Art & Color Department that very same year. This department is today seen as the first car design office of all time. Earl is regarded as the first to discover design dynamics as an instrument of brand leadership. As a Hollywood figure, he had the idea of developing show cars to grab the attention of media and popular opinion. The first of these show cars was the 1938 Buick Y-Job. Earl was strongly influenced by contemporary aircraft design: the already round, flowing forms of his designs were liberally decorated with fins and other chrome ornaments—a prototype of this style was the 1951 Le Sabre. He loved colors and continually worked on their development. Many design features of the fifties are Earl's invention, such as pastel colors, the hard-top roof and the panoramic windshield. The temperamental autocrat, Earl, revolutionized car design by introducing clay modeling and he is considered the father of this innovation.

Earl kam 1927 zu General Motors, wo er für die neue Cadillac-Marke LaSalle gestalten sollte. GMs Chief Alfred P. Sloan ließ ihn im selben Jahr das Art & Color Department gründen, jene Abteilung, die heute als das erste Automobildesignbüro überhaupt angesehen wird. Er gilt als der Entdecker der Designynamik als Instrument der Marken-

Führung. Als Hollywood-Mensch kam er auf die Idee, Show Cars zu entwickeln, mit denen die Aufmerksamkeit von Medien und Massen angezogen werden sollten. Das erste dieser Show Cars war der 1938er Buick Y-Job. Earl war stark vom zeitgenössischen Flugzeugdesign beeinflusst: die ohnehin schon runden, fließenden Formen seiner Schöpfungen wurden mit Flossen und anderen verchromten Ornamenten reichlich dekoriert – als Prototyp dieses Stils gilt der 1951er Le Sabre. Er liebte Farben und arbeitete ständig an deren Weiterentwicklung. Viele Designmerkmale der 50er Jahre sind eine Erfindung Earls, so z.B. die Pastellfarben, das Hardtopdach und die Panoramascheibe. Der cholerische Autokrat Earl revolutionierte durch die Einführung der Clay-Modellierung das Automobildesign, als dessen Vater er gilt.

Earl comenzó en 1927 chez General Motors, où il conçut la LaSalle pour la marque Cadillac. Alfred P. Sloan, le chef de GM l'encouragea la même année à fonder le département Art & Color qui, aujourd'hui, est considéré comme le meilleur bureau de design automobile. Il est considéré comme l'inventeur de la dynamique du design utilisée comme instrument-guide de la marque, issu des Show Cars (spectacles de voiture) pour attirer l'attention des médias et du public. Le premier Show Car fut consacré à la Buick Y-Job de 1938. Earl était fortement influencé par le design aéronautique: les formes déjà rondes et fluides de ses créations furent munies d'ailettes et d'autres ornements chromés. Le prototype de ce style est représenté par Le Sabre de 1951. Il aimait les couleurs et travaillait constamment à leur amélioration. De nombreuses caractéristiques de design des années 50 lui sont redevables, telles que les couleurs pastel, le toit rigide (hard top) et la vitre panoramique. L'autocrate colérique Earl révolutionna le design automobile avec le modelage à l'argile dont il est l'inventeur présumé.

Earl llegó a General Motors en 1927 donde había de diseñar para LaSalle, la nueva marca de Cadillac. El

mismo año, el jefe de GM, Alfred P. Sloan, le hizo fundar el Art & Color Department, aquel departamento que hoy es visto como el primer despacho de diseño automovilístico en realidad. Está considerado como el descubridor de la dinámica del diseño como instrumento de gestión de la marca. Siendo una persona de Hollywood, tuvo la idea de desarrollar Show Cars con los que había de atraer la atención de los medios de comunicación y de las masas. El primero de estos Show Cars fue el Buick Y-Job de 1938. Earl estuvo fuertemente influido por el diseño de aviones de la época: Las formas de sus creaciones, que de todos modos ya eran redondas y fluidas, fueron decoradas en abundancia con estabilizadores y otros ornamentos cromados – el Le Sabre de 1951 está considerado como el prototipo de este estilo. Amaba los colores y trabajaba constantemente en su desarrollo. Muchas características del diseño de los años 50 son un invento de Earl, así, por ejemplo, los colores pastel, el techo hardtop y la luna panorámica. El colérico autocrata Earl revolucionó el diseño automovilístico mediante la introducción del modelado Clay del que está considerado el padre.

Engle, Elwood USA, n.a.

He loved chiselled forms with clear, folding lines and he is regarded as among the inventors of Flow and Edge Line Design in the sixties. He designed the '61 Lincoln Continental for Ford. This was his best design and one of the most beautiful cars to emerge from the USA. In the same year, he transferred to Chrysler, where he first abolished fins, which were preferred by Virgil Exner. The '62 and '63 models suffered a lot because of the compromise. His design language then became more obvious with the 1964 Imperial and the 1965 Chrysler. He rounded off his career with the Muscle Cars Dodge Charger and Plymouth Barracuda.

Er liebte gemeißelte Formen mit klaren Falllinien und zählt zu den Erfindern des Flow und Edge Line

Design der 60er Jahre. Bei Ford gestaltete er den 61er Lincoln Continental, sein bestes Design und eines der schönsten Autos aus den USA. Im selben Jahr wechselte er zu Chrysler, wo er zunächst die von Virgil Exner bevorzugten Flossen abschaffte – worunter die 62er und 63er Kompromissmodelle sehr zu leiden hatten. Mit dem Imperial von 1964 und dem Chrysler von 1965 kam seine Designsprache dann eindeutig zum Vorschein. Er schloss seine Karriere mit den Muscle Cars Dodge Charger und Plymouth Barracuda ab.

Il aimait les formes sculptées aux lignes de pli claires. Il compte parmi les fondateurs du design Flow et Edge Line. Pour Ford il créa le Lincoln Continental de 1961, le meilleur de son design et l'une des plus belles voitures des Etats-Unis. La même année, il changea pour Chrysler où il supprima d'abord les ailettes favorisées par Virgil Exner – ce qui porta un coup aux modèles de 1962 et 1963 qui étaient des compromis. Son langage du design fit ses preuves avec l'Imperial de 1964 et la Chrysler de 1965. Il termina sa carrière avec les modèles Muscle Cars Dodge Charger et Plymouth Barracuda.

Le gustaban las formas esculpidas con claras líneas plisadas y cuenta entre los inventores del diseño Flow y Edge Line de los años 60. En Ford configuró el Lincoln Continental del 61, su mejor diseño y uno de los automóviles más bellos de los EEUU. El mismo año se pasó a Chrysler donde primero eliminó los estabilizadores preferidos por Virgil Exner – bajo los que los modelos de compromiso del 62 y el 63 tenían que sufrir mucho. Su lenguaje de diseño se manifestó entonces claramente con el Imperial de 1964 y el Chrysler de 1965. Terminó su carrera con los Muscle Cars Dodge Charger y Plymouth Barracuda.

Exner, Virgil USA, 1909-1973

Before the war, Exner was design chief of Pontiac and Studebaker. After the war, he introduced the "For-

ward Look" with the '54 Chrysler and he became co-founder of New Line Design. His preference for tail-fins is explained by his encounter with the 1947 Cisitalia Aerodinamica Savonuzzi: Exner believed that the fins improved the aerodynamics of this vehicle. The Gilda, a joint project with Ghia, was the first model to introduce this preference in public. However, it was immediately obvious that the fins were anything but functional. The Gunsight tail lights were also part of this trend, they were an eccentric ornament, which was to remain the most characteristic feature of the Chrysler Imperial for an entire decade.

Vor dem Krieg war Exner Designchef von Pontiac und Studebaker, nach dem Krieg wurde er mit dem „Forward Look“, den er mit dem 54er Chrysler einfuhrte, zum Miterfinder des New Line Designs. Seine Vorliebe für Heckflossen erklärt sich aus seiner Begegnung mit dem 1947 Cisitalia Aerodinamica Savonuzzi. Exner war der Meinung, dass sie die Aerodynamik des Fahrzeuges verbesserten. Der Gilda, gemeinsam mit Ghia realisiert, brachte diese Vorliebe zum ersten Mal ans Licht der Öffentlichkeit, womit aber gleichfalls deutlich wurde, dass die Flossen alles andere als funktional waren. Zu diesem Trend gehörten ebenfalls die Gunsight Rückleuchten, ein skurriles Ornament, das für 10 Jahre das charakteristischste Merkmal des Chrysler Imperial blieb.

Avant la guerre, Exner était responsable de la conception chez Pontiac et Studebaker; après la guerre il coopéra à la création du design New Line grâce au Forward Look qu'il introduisit avec la Chrysler de 1954. Sa préférence pour les ailettes s'explique par sa rencontre avec la Cisitalia Aerodinamica Savonuzzi de 1947: Exner pensait que les ailettes amélioraient l'aérodynamisme du véhicule. La modèle Gilda réalisée en commun avec Ghia révéla au public cette préférence et démonta simultanément que les ailettes arrière n'étaient pas vraiment fonctionnelles. Les feux arrière Gunsight faisaient également partie de cette mode; c'était un ornement bizarre qui resta la caractéristique typique de Chrysler Imperial.

Antes de la guerra, Exner fue jefe de diseño de Pontiac y Studebaker, después de la guerra se convirtió en el coautor del diseño New Line con el "Forward Look", que introdujo con el Chrysler del '54. Su predilección por los estabilizadores traseros se explica por su encuentro con el Cistalia Aerodinamica Savonuzzi de 1947; Exner era de la opinión que aquellos mejoraban la aerodinámica del vehículo. El Gilda, realizado conjuntamente con Ghia, llevó esta predilección por primera vez a la luz pública con lo que, sin embargo, al mismo tiempo quedó claro que los estabilizadores lo eran todo menos funcionales. A esta tendencia pertenecen igualmente las luces traseras Gunsight, un ornamento extravagante que permaneció 10 años como la marca más característica del Chrysler Imperial.

F

Floravanti, Leonardo I, 1938

From 1964 to 1984, Floravanti worked for Pininfarina, where he was the director of the research center from 1972. He developed the flow-tail sedan with the BMC 1800, a totally new type of automobile, which posted great successes in the seventies and eighties. The details on this car also had an inspirational influence: the full profile headlight cover was also used on the Citroën SM, the tail lights with rimmed profile were later to become a trademark of Mercedes. Flowing lines and respectable, classical elegance are features of his designs, which include many desirable Ferrari like the Daytona and the 308 GTB.

Zwischen 1964 und 1984 war er bei Pininfarina, wo er ab 1972 als Direktor des Forschungszentrums arbeitete. Mit dem BMC 1800 konzipierte er mit der Fließhecklimousine eine völlig neuen Automobiltypologie, die in den 70er und 80er Jahren große Erfolge feierte. Auch die Details dieser Wagens übten inspirierenden Einfluss aus: Die vollseitige Scheinwerferabdeckung kam beim Citroën SM zum Einsatz, die

Rückleuchten mit dem gerillten Profil wurden später zum Markenzeichen von Mercedes. Fließende Linien und dezente, klassische Eleganz sind die Merkmale seiner Schöpfungen, zu denen auch viele begehrte Ferraris gehören, wie etwa der Daytona und der 308 GTB.

Entre 1964 et 1984, il était employé chez Pininfarina où il devint directeur du centre de recherche en 1972. Il conçut la BMC 1800, une berline à l'arrière fluide, une toute nouvelle typologie de voiture qui eut beaucoup de succès dans les années 70 et 80. Les détails de cette voiture eurent également une influence : sa couverture complète de phare fut utilisée par Citroën SM, les feux arrière au profil rainuré devinrent plus tard une griffe de Mercedes. Les lignes fluides et décentes ainsi que l'élégance classique sont les caractéristiques de ses créations, dont font partie les Ferrari très recherchés, telles que la Daytona et la 308 GTB.

Entre 1964 y 1984 estuvo con Pininfarina donde trabajó a partir de 1972 en calidad de director del centro de investigaciones. Con el BMC 1800 concibió, con la limusina de portón trasero alargado, una tipología del automóvil completamente nueva que celebró grandes éxitos en los años 70 y 80. También los detalles de este vehículo ejercieron una influencia inspiradora: El completo cubrimiento de los faros en el lado se introdujo en el Citroën SM, las luces traseras con el perfil estriado se convirtieron más tarde en la marca característica de Mercedes. Las líneas fluidas y una elegancia discreta y clásica son las características de sus creaciones a las que también pertenecen muchos Ferraris deseados, como por ejemplo el Daytona y el 308 GTB.

Frua, Pietro I, 1913-1983

Aged 22 years, this trained technical drafter became the chief designer for Pininfarina and in 1939 he founded his own workshop. In 1957, he sold it to Ghia, with whom he was to continue to cooperate for years,

before finally becoming self-employed again. It is difficult to identify a clear, personal style, because his creative ideas carried him in very different directions. Among Frua's best known works are the Volvo P1800, the Renault Floride, the Maserati Mistral and the first Quattroporte.

Der gelehrte technische Zeichner wurde mit 22 Jahren Chefdesigner von Pininfarina und gründete 1939 seine eigene Werkstatt. 1957 verkaufte er diese an Ghia, mit dem er in der Folgezeit jahrelang kooperierte, um sich daran anschließend aber wieder selbständig zu machen. Ein eindeutiger, eigener Stil lässt sich bei ihm schwer ausmachen, da seine kreativen Ideen ihn in sehr unterschiedliche Richtungen führten. Zu den am meisten bekannten Werken von Frua zählen der Volvo P1800, der Renault Floride, der Maserati Mistral und der erste Quattroporte.

Se dessinateur technique professionnel devint responsable de la conception chez Pininfarina à 22 ans et fonda son propre atelier en 1939. En 1957, il le vendit à Ghia avec lequel il coopéra ensuite pendant des années, pour finalement se remettre à son compte. Chez lui, il est difficile de définir un style marquant et personnel car ses idées créatives se dirigeaient dans diverses directions. La Volvo P1800, la Renault Floride, la Maserati Mistral et la première Quattroporte comptent parmi les œuvres les plus connues de Frua.

Especializado en dibujo técnico, se convirtió con 22 años en jefe de diseño de Pininfarina y fundó en 1939 su propio taller. En 1957 lo vendió a Ghia con quien cooperó en el periodo siguiente durante muchos años para, no obstante, volver a independizarse a continuación. En él resulta difícil distinguir un claro estilo propio pues sus ideas creativas lo llevaron en muchas direcciones distintas. Entre las obras más conocidas de Frua cuentan el Volvo P1800, el Renault Floride, el Maserati Mistral y el primer Quattroporte.

G

Gandini, Marcello I, 1938

Gandini started his career as an interior designer and he still works today as a freelance designer. His first project for the Carrozzeria Bertone, where in 1965 he was successor to the head designer Giorgio Giugiaro, was the futuristic sports car, the Miura. Gandini is presumed as the inventor of Wedge Line, which he translated into the straight lines of his often radical creations. His car series combine geometric clarity with dynamic aggression; graphic elements are supported with glaring colors. The Lamborghini Countach, Fiat X1/9 and Lancia Stratos best show his distinctive signature, which is rich in contrasts.

Gandini startete seine Karriere als Interior Designer und arbeitet noch heute als Freelancer. Sein erstes Projekt für die Carrozzeria Bertone, wo er 1965 Giorgio Giugiaro als Chefdesigner ablöste, war der zukunftsweisende Sportwagen Miura. Gandini gilt als mutmaßlicher Erfinder der Wedge Line, die er in seinen oft radikalen Schöpfungen geradlinig umsetzte. Seine Serienautos verbinden geometrische Klarheit mit dynamischer Aggressivität; graphische Elemente werden durch schrille Farben unterstützt. Lamborghini Countach, Fiat X1/9 und Lancia Stratos repräsentieren seine markante, kontrastreiche Handschrift am Besten.

Gandini demarra sa carrière en tant qu'architecte d'intérieur et travaille encore à son compte. Il remplaça Giorgio Giugiaro comme chef de conception à la Carrozzeria Bertone en 1965 et son premier projet fut la voiture de sport Miura, tournée vers l'avenir. Gandini est l'inventeur supposé de la Wedge Line qu'il dessina en lignes droites dans ses créations souvent extrêmes. Ses voitures de série associent une clarté géométrique à une agressivité dynamique; les éléments graphiques sont soulignés par des couleurs vives. Les Lamborghini Countach, Fiat X1/9 et Lancia Strato illustrent le mieux sa

signature marquante et riche en contrastes.

Gandini comenzó su carrera como diseñador de interiores y hoy trabaja todavía como free lance. Su primer proyecto para las Carrozzeria Bertone, donde en 1965 reemplazó a Giorgio Giugiaro como diseñador jefe, fue el progresista vehículo deportivo Miura. Gandini está considerado como el supuesto inventor de la Wedge Line que en sus creaciones, a menudo radicales, realizó en líneas rectas. Sus automóviles en serie unen la claridad geométrica con la agresividad dinámica; los elementos gráficos son favorecidos por los colores estridentes. El Lamborghini Countach, el Fiat X1/9 y el Lancia Stratos son los que mejor representan su sello destacado y rico en contrastes.

Giacosa, Dante I, 1905-1996

The engineer, Giacosa, joined Fiat in 1927 and the most famous pre-war models were developed by him. He was also responsible for product development at the Turin manufacturer after the war until 1970. His special passion for small cars was first evident with the 1936 Topolino. His cars put the whole of Italy on the road and in the sixties they finally made Fiat into Europe's biggest car manufacturer.

Der Ingenieur Giacosa ging 1927 zu Fiat, deren berühmteste Modelle der Vorkriegszeit von ihm entwickelt wurden. Auch nach dem Krieg, bis 1970, war er verantwortlich für die Produktentwicklung des Turiner Herstellers. Seine besondere Leidenschaft für Kleinautos zeigte sich das erste Mal mit dem Topolino von 1936. Seine Autos motorisierten ganz Italien und machten Fiat in den 60er Jahren schließlich zum größten Automobilhersteller in ganz Europa.

L'ingénieur Giacosa commença chez Fiat en 1927 où il développa les modèles les plus célèbres de l'avant-guerre. Après la guerre et jusqu'en 1970, il était responsable du développement des produits pour le fabricant de Turin. Sa passion

pour les petites voitures s'illustra la première fois avec la Topolino de 1936. Ses voitures se vendirent dans toute l'Italie et firent de Fiat le plus grand fabricant automobile européen des années 60.

El ingeniero Giacosa se fue en 1927 a Fiat, cuyos modelos más famosos de la época de la preguerra fueron desarrollados por él. También después de la guerra, hasta 1970, fue responsable del desarrollo de la producción del fabricante turinés. Su especial pasión por los automóviles pequeños se mostró por primera vez en el Topolino de 1936. Sus automóviles motorizaron a toda Italia y finalmente hicieron a Fiat en los años 60 uno de los fabricantes de automóviles en toda Europa.

Albrecht Goertz US-D, 1914



At first, Goertz started tuning Ford models in a garage. He was then discovered by Raymond Loewy and obtained a job as designer for Studebaker. But his masterpiece is a BMW, —the 507.

Goertz fing zunächst in einer Garage an. Modelle von Ford zu tunen. Er wurde dann von Raymond Loewy entdeckt und bekam eine Stelle als Designer bei Studebaker. Sein Meisterwerk ist allerdings ein BMW, —der 507.

Goertz commença d'abord dans un garage comme « tuner » pour Ford. Il fut ensuite découvert par Raymond Loewy et obtint un poste de créateur chez Studebaker. Son chef d'œuvre est pourtant une BMW, le modèle 507.

Goertz comenzó primero en un garaje trucaando modelos de Ford. Más tarde fue descubierto por Raymond Loewy y obtuvo un puesto como diseñador en Studebaker. Su obra maestra es por cierto un BMW y concretamente el 507.



Issigonis, Alec
GB.1906-1988

The father of the Mini was not a designer, but an engineer and construction specialist with design ambitions. His first car was the 1948 Morris Minor. Although he enjoyed being advised by Pininfarina on matters of style, he designed the Mini himself and managed to influence the concept of a modern, small car. The most innovative small vehicles of all time offered the best relations of external mass and interior space and was thought through to every last detail. The Mini stayed in production for over forty years and became a design icon. Two anecdotes are memorable: firstly, his instruction to cut in half and widen the finished prototype model of the Morris Minor, which had become too narrow and vertical. Secondly, he was content with the uncomfortable seating position in the Mini, because the driver could never be in danger of falling asleep.

Der Vater des Mini war kein Designer, sondern ein Ingenieur und Konstrukteur mit Designambitionen. Sein erstes Auto war der 48er Morris Minor. Obwohl er sich in Sachen Stil gerne von Pininfarina beraten ließ, hat er den Mini selbst entworfen und prägte so das Konzept des modernen Kleinautos. Das innovativste Kleinfahrzeug aller Zeiten bot das beste Verhältnis zwischen Außenmassen und Innenraum und war bis ins Detail durchdacht. Er blieb über 40 Jahre in Produktion und wurde zum Designikon. Zwei Anekdoten bleiben in Erinnerung: zum einen seine Anweisung, den fertigen Prototyp des Minors zu halbieren und zu verbreitern, da dieser zu eng und vertikal geraten war, zum anderen seine Zufriedenheit mit der unbe-

quemen Sitzposition im Mini, weil so der Fahrer angeblich niemals hätte einschlafen könne.

Le père de la Mini n'était pas un designer mais un ingénieur et constructeur ayant des ambitions de design. Sa première voiture fut la Morris Minor de 1948. Bien qu'il se fit volontiers conseiller par Pininfarina, il conçut lui-même la Mini et influença ainsi le concept de la petite voiture moderne. Le plus innovateur des petits véhicules offrait le meilleur rapport entre les dimensions extérieures et l'habitacle, et chaque détail était parfaitement pensé. Il fut produit pendant 40 ans et devint un mythe du design. Deux anecdotes sont restées : d'abord, l'ordre de diminuer de moitié le prototype de la Minor et de l'élargir car il était trop étroit et trop vertical ; ensuite, la satisfaction pour la position assise inconfortable de la Mini, ainsi le conducteur ne risquait pas de s'endormir.

El padre del Mini no fue un diseñador, sino un ingeniero y constructor con ambiciones en el diseño. Su primer automóvil fue el Morris Minor del 48. Aunque en materia de estilo le gustaba dejarse asesorar por Pininfarina, él mismo proyectó el Mini acunando así el concepto del pequeño automóvil moderno. El vehículo pequeño más innovador de todos los tiempos ofrecía la mejor relación entre las medidas exteriores y el espacio interior y estaba pensado hasta en el detalle. Permaneció en la producción durante más de 40 años y se convirtió en un icono del diseño. Dos anécdotas quedan en el recuerdo: Por un lado, su indicación de partir por la mitad y ensanchar el prototipo acabado del Minor, ya que había salido demasiado estrecho y vertical, por otro lado, su insatisfacción con la incómoda posición del asiento en el Mini porque así el conductor supuestamente nunca habría podido dormir.



Komenda, Erwin
A. 1904-1966



From 1931 to 1966, the Austrian was director of body development for Porsche. He is considered as the creator of milestones in car design, such as the VW Beetle and the first generation of Porsche models. His trademarks: round, soft lines in Organic Flow Design, a consistent reduction of all design elements and the introduction of a tall engine.

Der Österreicher leitete zwischen 1931 und 1966 die Karosserieentwicklung bei Porsche und gilt als Schöpfer automobiler Meilensteine wie dem VW Käfer und den Porsche-Modellen der ersten Generation. Sein Markenzeichen: runde, weiche Linien im Organic Flow Design, konsequente Reduktion aller Designelemente sowie die Einführung des Heckmotors.

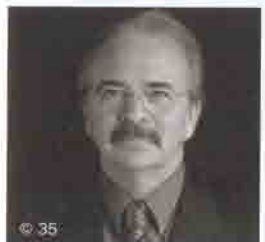
Cet autrichien dirigeait le développement de la carrosserie chez Porsche entre 1931 et 1966. Il est le créateur de modèles qui furent des étapes décisives du design automobile comme la cocinelle VW et les modèles de Porsche de la première génération. Sa griffe caractéristique : les lignes rondes et douces en design Organic Flow, la réduction radicale de tous les éléments de design ainsi que le moteur à l'arrière.

El austriaco dirigió entre 1931 y 1966 el desarrollo de carrocerías en Porsche y está considerado como el creador de hitos automovilísticos como el Escarabajo (VW Käfer) y los modelos Porsche de la primera generación. Su marca característica:

líneas redondas y suaves en diseño Organic Flow, una reducción consistente de todos los elementos de diseño así como la introducción del motor trasero.



le Quement, Patrick
F. 1945



Patrick le Quement breathed new life into car design in the 1990s. Since 1987, he has been responsible for design at Renault. As a promoter of visionary creativity, he not only brought in new car designers to his studios, but he also let other designers experiment with new design processes. The Twingo and Megane Scenic series were the first design innovations to emerge for a long time in the small- and two-door vehicle categories. The Avantime was an attempt to try something similar for higher category vehicles. Le Quement's polyhedral, sculptural and expressive design language for Renault continued to introduce design innovations, which were a risk every time for mass produced vehicles.

Patrick le Quement, seit 1987 verantwortlich für das Design bei Renault, hauchte dem Automobildesign in den 90er Jahren neues Leben ein. Als Förderer visionärer Kreativität holte er nicht nur Automobil Designer in seine Studios, sondern ließ auch andere Gestalter mit neuen Designprozessen experimentieren. Der Twingo und der Megane Scenic waren die ersten Designinnovationen im Segment der Klein- und Kompaktwagen seit langem; ähnliches versuchte auch der Avantime in der höheren Klasse zu leisten. Le

Quements polyédrique, skulptural-expressive Designsprache für Renault führte stets gestalterische Neuerungen ein, was für die Massenproduktion jedes Mal ein Risiko darstellte.

Patrick le Quement, responsable du design chez Renault depuis 1987 a infusé une nouvelle vie au design automobile des années 90. Favorisant la créativité visionnaire, il recrutait non seulement des concepteurs automobiles dans ses studios mais permit à d'autres créateurs d'expérimenter de nouveaux processus de design. La Twingo et la Megane Scenic étaient les premières innovations en terme de design dans le segment des petites voitures compactes, l'Avantime également mais dans la classe au-dessus. Le langage polyédrique, sculptural et expressif de Quement pour Renault a donné constamment le jour à des nouveautés de conception, qui représentaient chaque fois un nouveau risque pour la production en masse.

Patrick le Quement, responsable de diseño en Renault desde 1987, dio nueva vida al diseño del automóvil en los años 90. Como impulsor de una creatividad visionaria, no sólo llevó a sus estudios a diseñadores de automóviles sino que también hizo que otros diseñadores experimentaran con nuevos procesos del diseño. El Twingo y el Megane Scenic fueron las primeras innovaciones del diseño en el segmento de los vehículos pequeños y compactos desde hacía mucho tiempo; el Avantime intentó realizar algo similar en la clase superior. El lenguaje de diseño de Le Quement para Renault, polédrico y escultural-expressivo, introdujo constantemente innovaciones creativas que representaban cada vez un riesgo para la producción en masa.

Loewy, Raymond
USA. 1893-1986



Loewy is possibly the most famous designer of all time and certainly one of the most talented. Besides, he had a great head for business. Along with cigarette packets and trains, he also worked on cars for the firm Studebaker, for whom he was a consultant for many years. His designs were always innovative, and freely developed according to his motto MAYA: "most advanced yet acceptable". Above all, the Avantime, one of his last creations for Studebaker, was a very progressive car by American standards. However, attractiveness was a well-known bone of contention; and that is why his European colleagues criticized his eccentric cars, which Loewy designed for himself, like for example, the Lancia Flaminia Lóraymo.

Loewy ist möglicherweise der berühmteste Designer aller Zeiten, auf jeden Fall aber einer der talentiertesten, der außerdem ein großes Gespür fürs Geschäft hatte. Zwischen Zigaretteneinwicklungen und Lokomotiven beschäftigte er sich auch mit den Autos der Firma Studebaker, für die er als langjähriger Berater tätig war. Seine Entwürfe waren stets innovativ, frei nach seinem Motto MAYA: „Most advanced yet acceptable“. Vor allem der Avantime, seine letzte Schöpfung für Studebaker, war ein für amerikanische Verhältnisse sehr fortschrittliches Auto. Über Schönheit lässt sich aber bekanntlich streiten; so kritisierten seine europäischen Kollegen die Skurrilität der Autos, die Loewy für sich selbst entwarf, wie z. B. den Lancia Flaminia Lóraymo.

Loewy est peut-être le concepteur le plus célèbre de tous les temps et certainement le plus talentueux. En outre, c'était quelqu'un qui avait un grand sens des affaires. Entre les paquets de cigarettes et les locomotives, il s'occupa des voitures de la société Studebaker, pour laquelle il fut longtemps conseiller. Ses créations étaient toujours innovatrices, selon sa devise MAYA: « Most advanced yet acceptable ». En particulier l'Avanti, sa dernière création pour Studebaker, était une voiture très avancée pour les Américains. La beauté peut engendrer des controverses. Ainsi les collègues européens de Loewy critiquèrent la bizarrerie des voitures qu'il conçut pour lui-même, par exemple la Lancia Flaminia Loraismo.

Loewy es posiblemente el diseñador más famoso de todos los tiempos, en todo caso uno de los más dotados y que además poseía un gran sentido para el negocio. Entre paquetes de cigarrillos y locomotoras se dedicó a los automóviles de la empresa Studebaker para la que trabajó como asesor durante muchos años. Sus proyectos fueron siempre innovadores, libres según su lema MAYA: "Most advanced yet acceptable". Especialmente el Avanti, su última creación para Studebaker, fue un automóvil muy progresista teniendo en cuenta las circunstancias en América. Pero como es sabido, sobre la belleza puede discutirse; así, sus colegas europeos criticaron la extravagancia de los automóviles que Loewy proyectó para sí mismo, como por ejemplo el Lancia Flaminia Loraismo.

Luthe, Claus D, 1932

As chief designer of NUS, Luthe developed the milestone Ro80 at the end of the 1960s. This car anticipated the firm language of the nineties: rounded form, high tail, rising trim. From 1976 to 1992, he worked for BMW and one of his last creations—the 5 Series of the E29—counts as one of the most attractive sedans that were ever produced.

Als Chefdesigner von NSU entwickelte Luthe Ende der 60er den Meilenstein Ro80, der die Firmensprache der 90er Jahre antizipierte: abgerundete Form, hohes Heck, steigende Gurtellinie. Zwischen 1976 und 1992 war er bei BMW und eine seiner letzten Schöpfungen – die Serie 5 der Reihe E29 – zählt zu den schönsten Limousinen, die je produziert wurden.

En tant que responsable de la conception pour NSU, Luthe développa le modèle Ro80, étape déterminante du design automobile à la fin des années 60, avec un langage des formes en anticipation des années 90: formes arrondies, arrière élevé, ligne de ceinture ascendante. Entre 1976 et 1992, il travailla chez BMW; la série 5 E29, une de ses dernières créations, compte parmi les plus belles berlines jamais produites.

En calidad de jefe de diseño de NSU, Luthe desarrolló a fines de los 60 el hito Ro80 que anticipó el lenguaje de formas de los años 90: formas redondeadas, parte trasera alta, guardabarros ascendiente. Entre 1976 y 1992 estuvo en BMW y una de sus últimas creaciones – la Serie 5 de la línea E29 – se cuenta entre las limusinas más bellas que se han producido nunca.

Lyons, William GB, 1901–1985

The founder and company chief of Jaguar had the last word on the look of every model. He was absolutely sure of style and obsessed with detail. The body of a Jaguar was above all to be low and was meant to fascinate with its sensuality and dynamics. The classic MK2 was the first ever sports sedan. The 1968 XV remained unchanged in terms of its basic design and proportions for over 30 years and it was undoubtedly the most elegant sedan on the market.

Als Gründer und Firmenchef von Jaguar hatte er das letzte Wort über das Aussehen eines jeden Modells. Dabei war er absolut stilischer und detailbesessen. Vor allem niedrig

saßte die Karosserie eines Jaguar sein und durch Sensualität und Dynamik faszinieren. Der klassische MK2 war die erste Sportlimousine überhaupt. In seinem Grundkonzept und den Proportionen blieb der 68er XV über 30 Jahre lang unverändert und zweitens die eleganteste Limousine auf dem Markt.

En tant que fondateur et chef de Jaguar, il avait toujours le dernier mot sur l'apparence de chaque modèle. Il était un maître du style et était également possédé par les détails. La carrosserie d'une Jaguar devait être basse et fasciner par sa sensualité et sa dynamique. La classique MK2 était la toute première berline de sport. La XV 68 resta identique à son concept de base et à ses proportions pendant 30 ans et demeura aussi, sans aucun doute, la plus élégante berline sur le marché.

Como fundador y jefe de empresa tenía la última palabra en Jaguar acerca de la apariencia de un modelo. En esto era absolutamente seguro del estilo y estaba obsesionado con los detalles. La carrocería de un Jaguar había de estar sobre todo colocada baja y fascinar por su sensualidad y su dinámica. El clásico MK2 fue realmente la primera limusina deportiva. En su concepto básico y en sus proporciones, la XV del 68 permaneció inalterada durante 30 años e indudablemente la limusina más elegante en el mercado.

M

Matano, Tom J, 1947

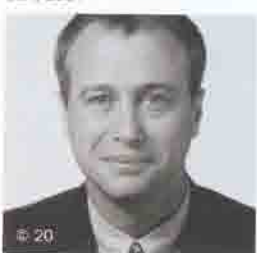
Tom Matano designed the Mazda Miata, the car which signalled the return of emotion at the end of the 1980s and introduced the subsequent wave of retro design.

Tom Matano hat den Mazda Miata entworfen, jenes Auto, das Ende der 80er Jahre die Rückkehr zur Emotion und die folgende Retrowelle einleitete.

Tom Matano a conçu la Mazda Miata, une voiture qui a permis le retour à l'émotion et a introduit la vague Retro.

Tom Matano diseñó el Mazda Miata, aquel automóvil que a finales de los 80 inició el regreso a la emoción y la siguiente oleada Retro.

Mays, J USA, 1954



The graduate of Pasadena Art Center College worked for various European firms—Audi, BMW, Volkswagen—before he became Vice President of Design at the Ford Motor Company in 1997. That meant he was in control of design for a total of seven different brands in the Ford group. Mays, who named Ludwig Mies van der Rohe and Walt Disney as his inspirations, surprised the world in 1994 with the VW Prototype Concept One. As the New Beetle, this car heralded an era of retro-remakes. Nobody knows better than Mays how to spot the essence of a car, how to retain it and still to freshen it up with new lines and proportions.

Der Absolvent des Art Center College, Pasadena arbeitete für verschiedene Firmen in Europa—Audi, BMW, Volkswagen—bevor er 1997 Vizepräsident für Design bei der Ford Motor Company und somit der Herr über die Gestaltung von insgesamt sieben Marken der Gruppe wurde. Mays, der als seine Vorbilder Ludwig Mies van der Rohe und Walt Disney nennt, überraschte die Welt 1994 mit dem VW Prototyp Concept One, der als New Beetle die Ära des Retro-Remakes eröffnete. Niemand versteht es besser als Mays die Essenz eines Autos zu erkennen, zu

bewahren und dabei doch mit neuen Linien und Proportionen aufzufrischen.

Le diplômé du Art Center College à Pasadena travailla pour diverses sociétés en Europe—Audi, BMW, Volkswagen—avant de prendre le titre de vice-président pour le design chez Ford Motor Company en 1997, et devenir ainsi le maître de la conception pour sept marques du groupe. Mays qui cite en exemple Ludwig Mies van der Rohe et Walt Disney surprit le monde, en 1994, avec le prototype VW Concept One, qui en tant que New Beetle ouvrit l'ère du Retro-Remake. Personne d'autre que Mays n'est capable de reconnaître l'essentiel d'une voiture, de le préserver et de le rajouter avec des lignes et des proportions nouvelles.

El graduado del Art Center College, Pasadena, trabajó para diferentes empresas en Europa—Audi, BMW, Volkswagen—antes de convertirse en 1997 en vicepresidente de diseño de Ford Motor Company y con ello en el señor de la creación de, en total, siete marcas del grupo. Mays, quien cita como sus modelos a Ludwig Mies van der Rohe y Walt Disney, sorprendió al mundo en 1994 con el VW Prototipo Concept One que, como New Beetle, abrió la nueva era del Retro-Remake. Nadie mejor que Mays sabe reconocer y mantener la esencia de un automóvil y refrescarla.

McRae, Duncan USA, n.a.

The former designer for Ford became chief designer for Studebaker in 1955, where he cooperated with Raymond Loewy. His no-nonsense philosophy can be seen mainly on the '59 Lark; a simple, carefree design at a time that was otherwise dominated by Baroque Design.

Der ehemalige Ford-Designer wurde 1955 Chefdesigner von Studebaker, wo er mit Raymond Loewy kooperierte. Seine No-Nonsense-Philosophie lässt sich vor allem am '59er Lark erkennen: schlichtes, sorgloses Design in einer Ära, in der andernorts noch das Baroque Design dominierte.

L'ex-concepteur de Ford devint responsable de la conception chez Studebaker en 1955, où il travailla en coopération avec Raymond Loewy. Sa philosophie du raisonnable se reconnaît surtout dans le modèle Lark de 1959: design simple et sans souci à une époque où dominait ailleurs le style Baroque.

El antiguo diseñador de Ford se convirtió en 1955 en diseñador jefe de Studebaker donde cooperó con Raymond Loewy. Su filosofía No-Nonsense puede reconocerse sobre todo en el Lark del '59: Un diseño sencillo y despreocupado en una era en la que en otras partes todavía dominaba el diseño Baroque.

Michelotti, Giovanni I, 1921–1980



Michelotti has produced over 1,200 cars,—no wonder then, that at the 1954 Turin Salon, for instance, 40 of his creations already caused a stir. He worked as a freelance designer with all Italian body builders. For that reason, his name is less well known than his creations. The designs for the Carrozzeria Vignale are unforgettable, and many early 1950's Ferraris are among them. At the end of the fifties, he designed the Renault Alpine. In the sixties, Michelotti worked 'incognito' as advisor for many car manufacturers. This is how he influenced, among others, the look of modern BMWs, because from 1959 to 1975, he designed everything that the Bavarians produced. In this way, he defined the elegant, dynamic line of this brand with its typical front, distinguished by a negative incline, double head lights and kidney shape. He played a similar role in the 1960s for Triumph and Daimler.

Michelotti hat über 1200 Autos realisiert – kein Wunder also, dass z.B. beim Turin Salon von 1954 von ihm allein schon 40 Schöpfungen zu bestaunen waren. Als freier Designer arbeitete er mit allen italienischen Karosseriebauern, weswegen sein Name weit weniger bekannt ist als seine Kreationen. Unvergessen sind vor allem jene für die Carrozzeria Vignale, unter denen sich viele Ferrari der frühen 60er Jahre befinden. Ende der 50er entwarf er den Renault Alpine. In den 60er Jahren war Michelotti – inkognito – als Berater für viele Hersteller tätig. So hat er u.a. das Gesicht der modernen BMWs geprägt, denn zwischen 1959 und 1975 designete er alles, was die Bayern produzierten und definierte so die elegante, dynamische Linienführung der Marke mit ihrer typischen Front, die sich durch negative Neigung, Doppelscheinwerfer und Nieren auszeichnet. Eine ähnliche Rolle spielte er in den 60er Jahren bei Triumph und Daf.

Michelotti a conçu plus de 1200 voitures – ce n'est pas étonnant que 40 de ses créations aient été exposées au salon de Turin en 1954, par exemple. Comme designer indépendant, il a travaillé avec tous les carrossiers italiens, c'est pourquoi son nom est moins connu que ses créations. Les plus inoubliables sont celles de la Carrozzeria Vignale, qui comptent de nombreuses Ferrari du début des années 60. À la fin des années 50, il conçut la Renault Alpine. Dans les années 60, Michelotti était – incognito – le conseiller auprès de nombreux fabricants. Il a influencé le visage des BMW modernes. En effet, entre 1959 et 1975, il a créé tout ce que la Bavarienne a produit et il a défini la ligne élégante et dynamique de la marque avec son avant typique, qui se caractérise par son aspect incliné en négatif, ses phares doubles et ses reins. Il a joué un rôle identique dans les années 60 chez Triumph et Daf.

Michelotti realizó más de 1200 automóviles – o sea, que no es un milagro que por ejemplo, en el Salón de Turín de 1954, ya pudieran admirarse sólo de él 40 creaciones. En calidad de diseñador libre trabajó con todos los constructores italianos

de carrocerías por lo que su nombre es mucho menos conocido que sus creaciones. Inolvidables son sobre todo aquellas para las Carrozzeria Vignale, entre las cuales se encuentran muchos Ferrari de los tempranos años 60. A finales de los 50 proyectó el Renault Alpine. En los años 60, Michelotti trabajó – de incógnito – como asesor para muchos fabricantes. Así marcó, entre otras, la cara de los BMW modernos, pues entre 1959 y 1975 diseñó todo lo que los bávaros produjeron definiendo así el trazado de líneas elegante y dinámico de la marca con su típica parte frontal caracterizada por la inclinación negativa, los faros dobles y los riñones. En los años 60 desempeñó un papel similar en Triumph y Daf.

Mitchell, Bill
USA, 1912–1988



The talented advertising illustrator was discovered in 1935 by Harley Earl and in 1958 he became Earl's successor as Vice President of GM Design. (Under Earl's directorship as the design chief of Cadillac, he had been responsible for working with brightest chrome and excessive fins, once he took office himself, he immediately got rid of them; From then onwards and well into the 1970s, he counted on a new form language that he called "sheer look": compact and angular, yet often expressive and almost baroque. The Corvette Stingray, the '63 Buick Riviera and the '67 Cadillac Eldorado are his masterpieces

Der talentierte Werbeillustrator wurde 1935 von Harley Earl entdeckt und trat 1958 dessen Nachfolge als Vizepräsident von GM Design an. Obwohl er selbst noch

unter Earl, als Designchef von Cadillac, für die buntesten Chrom- und Flössenexzesse verantwortlich gewesen war, schaffte er diese nach seinem Amtsantritt sofort ab. Von da an setzte er bis in die 70er Jahre hinein auf eine neue Formensprache, die er "sheer look" nannte: kompakt und kantig, oft allerdings expressiv und nahezu barock. Die Corvette Stingray, der 63er Buick Riviera und der 67er Cadillac Eldorado sind seine Meisterwerke.

Se talentueux illustrateur publicitaire a été découvert par Harley Earl en 1935 et prit sa succession comme vice-président de GM Design en 1958. Bien qu'il ait été responsable du chrome extrêmement coloré et de l'excès d'ailettes en tant que directeur de la conception chez Cadillac sous la direction de Earl, il supprima ces deux tendances immédiatement après son entrée en fonctions. Dès lors et jusque dans les années 70, il mita sur un nouveau langage des formes qu'il appelle « sheer look » : compact, à arêtes, souvent expressif et presque baroque. La Corvette Stingray, la Buick Riviera de 1963 et le Cadillac Eldorado de 1967 font partie de ses chefs d'œuvre.

El dotado ilustrador publicitario fue descubierto en 1935 por Harley Earl y se incorporó en 1958 para sucederle como vicepresidente de GM Design. Aunque él mismo, todavía bajo Earl y como diseñador jefe de Cadillac, había sido responsable de los excesos más variados de cromado y estabilizadores, los eliminó inmediatamente tras tomar posesión de su cargo. Desde ese momento hasta entrados los años 70, apostó por un nuevo lenguaje de formas que llamó "sheer look": compacto y angular, ciertamente a menudo expresivo y casi barroco. El Corvette Stingray, el Buick Riviera de 63 y el Cadillac Eldorado de 67 son sus obras maestras.

O

Opron, Robert
F, 1932

In 1962, Opron was recruited to Citroën by Flaminio Bertoni. In 1964, he became Bertoni's successor as design chief. His first trademark was the clad, double revolving headlights for the DS. The harmonious and flowing Fastback lines of the GS and CX—admittedly, inspired by Pininfarina—were an innovation at the start of the 1970s. The avant-garde SM remains a masterpiece. His creations often polarized design elements: individuality and the avant-garde also characterize the Fuego and the R25, which he later developed for Renault.

Opron wurde 1962 von Flaminio Bertoni zu Citroën geholt und trat 1964 dessen Nachfolge als Designchef an. Sein erstes Markenzeichen wurden die verkleideten doppelten Drehscheinwerfer für den DS. Die harmonisch fließenden Fastback-Linien des GS, CX – freilich durch Pininfarina inspiriert – waren Anfang der 70er Jahre eine Innovation. Ein Meisterwerk bleibt der avantgardistische SM. Seine Kreationen waren oft polarisierend: Individualität und Avantgarde kennzeichnen auch den Fuego und den R25, die er später bei Renault entwarf.

Opron fut recruté par Flaminio Bertoni et entra chez Citroën en 1962 puis il prit sa succession comme responsable de la conception en 1964. La première expression de sa griffe fut les phares doubles pivotants avec couverture de la DS. Le Fastback de la GS et CX à la ligne fluide – inspiré probablement de Pininfarina – était une innovation au début des années 70. La SM est un chef d'œuvre d'avant-garde. Ses créations étaient souvent polarisantes : l'individualité et l'avant-garde caractérisent la Fuego et la R25 qu'il créa ensuite pour Renault.

Flaminio Bertoni se llevó a Opron a Citroën en 1962 quien le sucedió en 1964 en su puesto de diseñador jefe. Su primera marca característi-

ca fueron los faros dobles giratorios revestidos para el DS. Las líneas fastback del GS, CX fluyendo armoniosamente –claramente inspiradas por Pininfarina– fueron a principios de los 70 una innovación. El avant-gardista SM permanece una obra maestra. Sus creaciones a menudo polarizaron: la individualidad y la vanguardia caracterizan también al Fuego y al R25 que proyectó más tarde para Renault.

P

Pininfarina, Battista
I, 1893–1966



Battista "Pinin" Farina first worked with his brother, Giovanni. But he soon founded his own firm, which was a factory, research center and talent promoter all in one. It quickly became the most famous address for automobile design. In the 1960s, when the President of the Republic of Italy changed the family name to Pininfarina, it was already an established brand. Battista was heavily influenced by a trip to America and after that, he began to see his own firm as an industry. As a result, he often worked as a partner to big concerns—in the fifties and sixties, Lancia, Fiat, Alfa Romeo and Cadillac all had their special series models produced by Pininfarina. It is remarkable that Pininfarina was already researching into aerodynamics before the war, the material always interested him. Consequently, he did the right thing in 1972 when he built the first wind tunnel for research purposes. Pininfarina designed and built for almost every manufacturer, the most faithful were Ferrari and Peugeot. His classical trademark is the preference of a line that is both

innovative and elegant at the same time.

Battista „Pinin“ Farina arbeitete zunächst bei seinem Bruder Giovanni, gründete aber relativ bald seine eigene Firma, die eine Fabrik, ein Forschungszentrum und eine Talentschmiede zugleich war und schnell zur berühmtesten Adresse für Automobildesign wurde. Als in den 60ern der Präsident der italienischen Republik den Familiennamen in Pininfarina änderte, war dieser bereits eine etablierte Marke. Battista war von einer Reise nach Amerika sehr geprägt worden und begann daraufhin die eigene Firma als eine Industrie zu sehen, so dass er häufig als Partner von Großkonzernen arbeitete – in den 50er und 60er Jahren liefen Lancia, Fiat, Alfa Romeo und Cadillac ihre Sondermodelle bei Pininfarina produzieren. Bemerkenswert ist, dass Pininfarina bereits vor dem Krieg auf dem Gebiet der Aerodynamik forschte, eine Materie, die ihn stets interessierte; folgerichtig baute er 1972 einen der ersten Windtunnels zu Forschungszwecken. Pininfarina entwarf und baute für fast jeden Hersteller, zu den treuesten zählen jedoch Ferrari und Peugeot. Sein klassisches Markenzeichen ist die Vorliebe für eine Linie, die innovativ und elegant zugleich ist.

Battista « Pinin » Farina travailla d'abord chez son frère Giovanni puis fonda rapidement sa propre société, qui fut à la fois une usine, un centre de recherche et une forge des talents, et devint rapidement une adresse réputée pour le design automobile. Dans les années 60, lorsque le président de la république italienne modifia le nom de famille qui devint Pininfarina, c'était déjà une marque établie. Battista avait été très influencé par un voyage en Amérique. Il commença à considérer sa société comme une industrie et travailla souvent comme partenaire de grands groupes – dans les années 50 et 60, Lancia, Fiat, Alfa Romeo et Cadillac firent produire leurs modèles spéciaux par Pininfarina. Avant la guerre Pininfarina exploitait déjà le domaine de l'aérodynamique, un sujet qui l'a toujours intéressé : en 1972, il construisit l'un des

premiers tunnels aérodynamiques pour effectuer ses recherches. Pinin Farina créa et construisit pour presque tous les fabricants, dont les plus fidèles sont Ferrari et Peugeot. Sa grille classique est une ligne à la fois innovatrice et élégante.

Battista "Pinin" Farina trabajó primero con su hermano Giovanni, pero relativamente pronto fundó su propia empresa que fue al mismo tiempo una fábrica, un centro de investigaciones y una forja de talentos y se convirtió rápidamente en la dirección más famosa para el diseño del automóvil. Cuando en los 60 el Presidente de la República italiana cambió el apellido por el de Pininfarina, ésta ya era una marca establecida. Battista había quedado muy marcado por un viaje a América y, en vista de ello, comenzó a ver la propia empresa como una industria, de manera que a menudo trabajó como socio de grandes consorcios. En los años 50 y 60, Lancia, Fiat, Alfa Romeo y Cadillac hicieron producir sus modelos especiales con Pininfarina. Digno de destacar es que, ya antes de la guerra, Pininfarina había investigado en el terreno de la aerodinámica, una materia que siempre le interesó. Consecuentemente, en 1972 construyó uno de los primeros túneles de viento con fines de investigación. Pininfarina proyectó y construyó para casi todos los fabricantes pero entre los más fieles se cuentan Ferrari y Peugeot. Su marca característica clásica es la predilección por una línea que al mismo tiempo es innovadora y elegante.

Porsche, F. A. "Butzi" A. 1935



"A good product must be respectable. Design is not fashion." The eldest son of Ferdinand "Ferry" Porsche stamped his words in metal. His design for the Porsche 911 more or less emerged as the classic car that it was to remain decades later. This typical product of German design has never given up its original characteristics.

„Ein gutes Produkt muss dezent sein. Design ist keine Mode". Der älteste Sohn von Ferdinand "Ferry" Porsche hat seine Worte in Blech gestanzt. Der von ihm entworfene Porsche 911 kam gewissermaßen als der Klassiker zur Welt, der er die folgenden Jahrzehnte über geblieben ist. Seine ursprüngliche Charakteristik hat dieses typische Produkt deutschen Designs nie aufgegeben.

« Un bon produit doit être décent. Le design n'est pas une mode ». Le fils aîné de Ferdinand « Ferry » Porsche a gravé ses mots dans le métal. Le Porsche 911 qu'il a conçu vint au monde en tant que classique et le resta au cours des années. Ce produit typique du design allemand n'a jamais perdu ses caractéristiques d'origine.

"Un buen producto debe ser discreto. El diseño no es una moda". El hijo mayor de Ferdinand "Ferry" Porsche estampó sus palabras en chapas. El Porsche 911, diseñado por él, vino al mundo, por así decirlo, como el clásico que continuó siendo durante los años posteriores. Este producto típico del diseño alemán no ha abandonado nunca su característica original.

Sacco, Bruno I.D. 1933



When Sacco said goodbye to his office in Sindelfingen in 1999, he had been the design chief at Mercedes for 24 years. In 1958, he had begun his career with this company and he had turned into a design legend. Nobody knew better than he did how to combine continuity with innovation and elegance with modernity: his design certainly is unequalled and the beauty of his cars is the logical and undisputed consistency of the design. The result are cars that never age and even today clearly represent the essence of the Mercedes brand, as for instance the 1979 S-Class.

Als Sacco 1999 Abschied von seinem Büro in Sindelfingen nahm, war er 24 Jahre lang der Designchef von Mercedes, wo er auch 1958 seine Karriere begann. Gewesen – und eine Designlegende dazu. Niemand hat es besser als er verstanden, Kontinuität mit Innovation und Eleganz mit Modernität zu verbinden: seine gestalterische Sicherheit ist unübertroffen und die Schönheit seiner Autos die logische Konsequenz der unbestrittenen Konsistenz des Designs. Das Resultat sind Autos, die nie altern und noch heute die Substanz der Marke Mercedes eindeutig repräsentieren, so etwa die der 79er S-Klasse.

Quand il quitta son bureau de Sindelfingen en 1999 après avoir été le responsable de la conception chez Mercedes pendant 24 ans, Sacco était devenu un mythe du design. Il y avait commencé sa carrière en 1958. Personne d'autre que lui n'a compris comment combiner la continuité et l'innovation, l'élégance et la modernité, l'assurance

de sa conception est unique et la beauté de ses voitures est la conséquence logique de la consistance controversée du design. Le résultat sont des voitures qui ne vieillissent pas et qui assurent aujourd'hui le caractère de la marque Mercedes, comme par exemple la classe S 79.

Cuando Sacco se despidió de su oficina en Sindelfingen en 1999, había sido durante 24 años jefe de diseño en Mercedes –donde también había comenzado su carrera en 1958– y, además, una leyenda del diseño. Nadie mejor que él ha sabido unir la continuidad con la innovación y la elegancia con la modernidad: Su seguridad en la creación no tiene igual y la belleza de sus automóviles es la consecuencia lógica de la indiscutida consistencia del diseño. El resultado son automóviles que nunca envejecen y que todavía hoy representan claramente la sustancia de la marca Mercedes como, por ejemplo, los de la Clase S del 79.

El sueco Sason fue un diseñador industrial con muchos intereses. Así, proyectó por ejemplo productos domésticos para Electrolux, cámaras fotográficas para Hasselblad y también automóviles para SAAB. De hecho, el modelo 92 de 1946 acuñó incluso su carácter de marca caracterizada por una combinación de la aerodinámica y la funcionalidad. El 99 de 1967 introdujo, con su típica línea cóncava fastback, un concepto del diseño que se ha mantenido en Saab hasta hoy.



Sason, Sixten S. 1912-1967

The Swede, Sason, was an industrial designer with many interests. This is how he came to design household goods for Electrolux, cameras for Hasselblad and also cars for SAAB. The 1946 model 92 actually influenced SAAB's brand image, which is distinguished by a combination of aerodynamics and functionality. The 1967 model 99 introduced a design concept with its typically concave fast-back line, which SAAB still produce today.

Der Schwede Sason war ein Industriedesigner mit vielen Interessen. So entwarf er z. B. Haushaltswaren für Electrolux, Fotokameras für Hasselblad und auch Autos für SAAB. Tatsächlich hat das Modell 92 von 1946 sogar deren Markencharakter geprägt, der sich durch eine Kombination von Aerodynamik und Funktionalität auszeichnet. Der 99 von 1967 führte mit seiner typischen konkaven Fastbacklinie ein

Designkonzept ein, das bis heute bei Saab erhalten geblieben ist.

Le Suédois Sason était un designer industriel qui avait de nombreux intérêts. Il créa, entre autres, des articles ménagers pour Electrolux, des appareils-photos pour Hasselblad et également des voitures pour SAAB. Il est évident que le modèle 92 de 1946 a influencé le caractère de la marque par sa combinaison d'aérodynamique et de fonctionnalité. Avec la ligne concave typique de son Fastback, le modèle 99 de 1967 introduisait un concept de design que Saab a conservé jusqu'à aujourd'hui.

El sueco Sason fue un diseñador industrial con muchos intereses. Así, proyectó por ejemplo productos domésticos para Electrolux, cámaras fotográficas para Hasselblad y también automóviles para SAAB. De hecho, el modelo 92 de 1946 acuñó incluso su carácter de marca caracterizada por una combinación de la aerodinámica y la funcionalidad. El 99 de 1967 introdujo, con su típica línea cóncava fastback, un concepto del diseño que se ha mantenido en Saab hasta hoy.

Sayer, Malcolm G.B. n.a.

In the post-war era, Sayer worked at Jaguar as an expert in aerodynamics. He was mainly working on racing cars like the C-Type. The experience he gained was the basis for his masterpiece: the 1961 Jaguar XK-E-Type.

Als Aerodynamikexperte arbeitete er in der Nachkriegszeit bei Jaguar, wo er sich vor allem mit Rennfahrzeugen wie dem C-Type beschäftigte. Diese Erfahrungen waren die Grundlage für sein Meisterwerk: den Jaguar XK-E-Type von 1961.

Après la guerre, il travailla en tant qu'expert de l'aérodynamique chez Jaguar où il s'occupa avant tout de véhicules de course tels que le C-Type. Cette expérience fut la base de son chef d'œuvre : la Jaguar XK-E-Type de 1961.

Durante la posguerra trabajó como experto en aerodinámica en Jaguar donde se dedicó especialmente a los vehículos de carreras como el C-Type. Estas experiencias constituyeron la base de su obra maestra: el Jaguar XK-E-Type de 1961.

Scaglione, Franco I. 1917-n.a.

Scaglione gave up his engineering studies because of the war and he started to design cars—at first for Pininfarina, then with Bertone, for whom he worked as design chief until 1959. The winged BAT-motors for Alfa Romeo demonstrate his visionary creativity; his 1954 Giulietta Sprint was one of the most elegant and beautiful sports cars in the post-war period. Unfortunately, nobody knows what became of him.

Er unterbrach wegen des Krieges sein Studium der Ingenieurwissenschaft und begann Autos zu gestalten – zuerst bei Pininfarina, dann bei Bertone, dessen Designchef er bis 1959 war. Die geflügelten BAT-Motore für Alfa Romeo demonstrieren seine visionäre Kreativität; sein Giulietta Sprint von 1954 war eines der elegantesten und schönsten Sportautos der Nachkriegszeit. Leider weiß niemand, was aus ihm geworden ist.

Il interrompit ses études d'ingénieur à cause de la guerre et commença à créer des voitures – d'abord chez Pininfarina, puis chez Bertone où il devint responsable de la conception jusqu'en 1959. Les BAT-motors à ailettes conçues pour Alfa Romeo démontrent sa créativité visionnaire ; la Giulietta Sprint de 1954 était une des voitures de sport les plus belles et les plus élégantes de l'après-guerre. Malheureusement, personne ne sait ce qu'il est devenu.

Interrumpió su carrera de ingeniería debido a la guerra y comenzó a crear automóviles – primero con Pininfarina y luego con Bertone de quien fue jefe de diseño hasta 1959. Los automóviles BAT con aletas para Alfa Romeo demuestran su creatividad visionaria; su Giulietta Sprint de 1954 fue uno de los auto-

móviles deportivos más elegantes y bellos de la posguerra. Por desgracia, nadie sabe qué fue de él.

Schreyer, Peter D, 1953



After graduating from the Royal College of Art in London, in 1980, he went to Audi and finally ended up in 2002 as design chief for Volkswagen. He helped to create the unmistakable design language of the new Audis: clear geometry of forms, dynamic lines, respectable perfection in design detail.

Nach dem Studium am Royal College of Art in London ging er 1980 zu Audi und landete schließlich 2002 als Designchef bei Volkswagen. Er schuf die unverwechselbare Designsprache der neueren Audis mit einer klaren Geometrie der Formen, dynamische Linien, dezente Perfektion im Detail.

Après ses études au Royal College of Art à Londres, il commença chez Audi en 1980 et passa chez Volkswagen en 2002, en tant que responsable de la conception. Il participa à la création du langage de design unique des nouvelles Audi : une géométrie claire des formes, des lignes dynamiques, une décente perfection des détails.

Después de estudiar en el Royal College of Art en Londres se fue en 1980 a Audi llegando finalmente en 2002 a Volkswagen como diseñador jefe. Ayudó a crear el inconfundible lenguaje de diseño de los nuevos Audis: una clara geometría de formas, unas líneas dinámicas, una perfección discreta en el detalle.

Segre, Luigi I, 1921-1963

At first, Segre was partner to Felice Mario Boano, then from 1953, he was the sole director and also design chief of the Carrozzeria Ghia.

Zuerst war Segre der Partner von Felice Mario Boano, ab 1953 dann alleiniger Geschäftsführer und somit auch Designchef der Carrozzeria Ghia.

Il fut d'abord le partenaire de Felice Mario Boano, et à partir de 1953, il devint le seul chef d'entreprise et également le responsable de la conception chez Carrozzeria Ghia.

Primero fue el socio de Felice Mario Boano, a partir de 1953 gerente único y con ello también diseñador jefe de Carrozzeria Ghia.

Spada, Ercole I, 1938

In 1960, Spada started to work with Zagato as a designer. He was avant-garde and partly controversial in his design language and in 1969, together with Alfa Romeo's Junior Zagato, he modernized the look of the Italian sports car.

Spada fing 1960 an bei Zagato als Designer zu arbeiten. Avantgardistisch und teils kontrovers in seiner Designsprache, modernisierte er 1969 mit dem Alfa Romeo Junior Zagato den Look des italienischen Sportwagens.

Spada commença à travailler comme concepteur chez Zagato en 1960. À l'avant-garde et parfois controversé dans son langage du design, il modernisa l'allure de la voiture de sport italienne avec Alfa Romeo Junior Zagato en 1969.

Spada comenzó a trabajar como diseñador con Zagato en 1960. Vanguardista y en parte controvertido en su lenguaje de diseño, modernizó el look del automóvil deportivo italiano en 1969 con el Alfa Romeo Junior Zagato.

T

Tjaarda, Tom US-I, 1934

Tjaarda's father, John, already designed the 1935 Lincoln Zephyr. Tom was discovered by Ghia and tempted to move to Turin where he also worked for Pininfarina and OSI. In 1967, he returned as design chief to Ghia. The De Tomaso Pantera is regarded as his most attractive design.

Tjaardas Vater John entwarf bereits den 35er Lincoln Zephyr. Toms Talent wurde von Ghia entdeckt, so dass es ihn nach Turin zog, wo er außerdem bei Pininfarina und OSI arbeitete. 1967 kam er zu Ghia als Designchef zurück. Der De Tomaso Pantera gilt als sein schönster Entwurf.

John, le père de Tjaarda créa le Lincoln Zephyr de 1935. Le talent de Tom fut découvert par Ghia, ce qui l'amena à s'installer à Turin où il travailla également pour Pininfarina et OSI. En 1967, il revint chez Ghia comme responsable de la conception. La De Tomaso Pantera a la réputation d'être sa plus belle création.

El padre de Tjaardas, John, ya proyectó el Lincoln Zephyr del 35. El talento de Tom fue descubierto por Ghia, de manera que ello lo llevó a Turin donde además trabajó para Pininfarina y OSI. En 1967 regresó a Ghia como diseñador jefe. El De Tomaso Pantera está considerado como su diseño más bello.

W

Wilsaard, Jan S, 1930

Wilsaard worked for Volvo since 1950 and he was design chief for years. The 145 became an icon of the European station wagon. Wilsaard's intuition that it was possible to integrate big, rubber-sealed bumpers as a standard design feature made the Swedish brand synony-

mous with robustness and safety. He remained faithful to Edge Box Design and combined American and European style elements in the 760-740 series to make one of the most interesting vehicles of the 1980s.

Wilsaard ist seit 1950 bei Volvo, wo er jahrelang als Designchef arbeitete. Der 145 wurde zur Ikone des europäischen Station-Wagon. Wilsaards Intuition, große, mit Gummi bezogene Stoßstangen als Standardausstattung in das Design zu integrieren, machte die schwedische Marke zum Synonym für Robustheit und Sicherheit. In konsequenter Treue zum Edge Box Design kombinierte er mit der 760-740 Serie amerikanische und europäische Stilelemente in einem der interessantesten Fahrzeuge der 80er Jahre.

Wilsaard est chez Volvo depuis 1950 et il y a travaillé pendant des années comme responsable de la conception. Le modèle 145 devint une icône du station-wagon européen. L'intuition de Wilsaard d'intégrer des pare-chocs recouverts de caoutchouc comme équipement standard faisant partie du design a rendu la marque suédoise synonyme de robustesse et de sécurité. Restant fidèle au design Edge Box, il combina dans la série 760-740 des éléments de style américains et européens pour aboutir à l'un des plus intéressants véhicules des années 80.

Wilsaard está en Volvo desde 1950 donde ha trabajado durante años como diseñador jefe. El 145 se convirtió en el ícono del Station-Wagon europeo. La gran intuición de Wilsaard de integrar en el diseño grandes parachoques revestidos de goma como equipamiento estándar hizo de la marca sueca un sinónimo de robustez y seguridad. Con una consecuente fidelidad al diseño Edge Box, combinó con la Serie 760-740 elementos de estilo americanos y europeos en uno de los vehículos más interesantes de los años 80.

Z

Zagato, Ugo I, 1890-1968

Ugo Zagato, together with his sons Elio and Gianni, almost exclusively built sports cars from the 1920s to the 1960s. The cars were a success on ordinary roads as well as on the race track. No other body shop knew better how to combine performance with style: Zagato's designs were always measured by their efficiency and that is why they were never overloaded with ornaments. In spite of this, they were expressive, often controversial, but never banal. Functionality governed every design detail; for instance, the wide glass surfaces ensured better visibility of the road and the curved roof gave more space for the racing driver's helmet.

Von den 20ern bis in die 60er baute Ugo Zagato – zusammen mit seinen Söhnen Elio und Gianni – fast ausschließlich Sportautos. Die sowohl auf der Straße als auch auf der Rennstrecke erfolgreich waren. Keine andere Carrozzeria wusste besser, wie man Leistung mit Stil kombiniert: Zagatos Schöpfungen wurden immer an ihrer Effizienz gemessen und deswegen nie mit Ornamenten überladen. Trotzdem waren sie expressiv, oft kontrovers, niemals banal. Funktionalität bestimmte jedes gestalterische Detail; so sorgten etwa die großen Glasflächen für eine bessere Sicht nach außen und die Dachbuckel für mehr Helmfreiheit.

Des années 1920 à 1960, Ugo Zagato a construit – avec ses fils Elio et Gianni – presque uniquement des voitures de sport qui furent une réussite aussi bien dans la rue que sur un circuit de course. Aucune autre usine de carrosserie ne savait mieux combiner la puissance et le style : les créations de Zagato étaient basées sur l'efficacité et donc jamais surchargées d'ornements. Elles étaient cependant expressives, souvent controversées et jamais banales. La fonctionnalité déterminait chaque détail de la conception, par

exemple les grandes vitres permettaient une meilleure vision extérieure et le toit bombé fournissait plus d'espace pour le casque.

Desde los 20 hasta entrados los 60, Ugo Zagato – juntamente con sus hijos Elio y Gianni – construyó casi exclusivamente automóviles deportivos que fueron famosos tanto en la carretera como también en el circuito de carreras. Ninguna otra Carrozzeria supo mejor cómo combinar el rendimiento con el estilo. Las creaciones de Zagato se midieron siempre por su eficiencia y por eso nunca fueron sobrecargadas con ornamentos. Sin embargo, fueron expresivas, a menudo controvertidas, nunca banales. La funcionalidad determinó todos los detalles del diseño; así, por ejemplo las grandes superficies de cristal proporcionaron una mejor visibilidad hacia el exterior y el abombamiento del techo más libertad para el casco.



Paolo Tumminelli

...studied architecture and design direction in Milan. Today, he is the chief executive officer of the consulting company goodbrands® and Professor for Design Concepts at the Köln International School of Design. Tumminelli has worked as a design critic since 1992 and he now writes for the magazine Form and the business newspaper Handelsblatt.

...studierte Architektur und Design Direction in Mailand. Heute ist er gesellschaftlicher Geschäftsführer des Beratungsunternehmens goodbrands® und Professor für Design Konzepte an der Köln International School of Design. Seit 1992 als Designkritiker tätig, schreibt Tumminelli unter anderem für das Magazin Form und die Wirtschaftszeitung Handelsblatt.

...a étudié l'architecture et la Direction Design à Milan. Il est actuellement PDG social de l'entreprise conseil goodbrands® et professeur pour concepts de design à la Köln International School of Design. Tumminelli est critique de design depuis 1992, il écrit, entre autres, pour le magazine Form et le journal économique Handelsblatt.

...estudió Arquitectura y Design Direction en Milán. Actualmente es gerente social de la empresa consultora goodbrands® y profesor de Conceptos de Diseño en la Köln International School of Design. Tumminelli es crítico de diseño desde 1992 y escribe, entre otros, para la revista Form y el periódico de economía Handelsblatt.

Editor in chief: Paolo Tuminelli
Editorial coordination: Robin Baum
Art Director: Heike Sieber
Translations: SWB Communications
English: Dr. Suzanne Kirkbright
French: Sylvie Péjac
Spanish: Gemma Correa-Buján

Published by teNeues Publishing Group

teNeues Publishing Company
16 West 22nd Street, New York, NY 10010, USA
Tel.: 001-212-627-9090, Fax: 001-212-627-9511

teNeues Book Division
Kaiserstraße 18
40221 Düsseldorf, Germany
Tel.: 0049-(0)211-994597-0, Fax: 0049-(0)211-994597-40

teNeues Publishing UK Ltd.
P.O. Box 402
West Byfleet
KT14 7ZF, Great Britain
Tel.: 0044-1932-403509, Fax: 0044-1932-403514

teNeues France S.A.R.L.
4, rue de Valence, 75005 Paris, France
Tel.: 0033-1-55766205, Fax: 0033-1-55766419

www.teneues.com

ISBN: 3-8238-4561-6

© 2004 teNeues Verlag GmbH + Co. KG, Kempen

Editorial Project: © 2003 goodbrands GmbH

Weissenburgstraße 35
50670 Cologne, Germany
Tel.: 0049-(0)221-17933-775
Fax: 0049-(0)221-17933-776
e-mail: mail@goodbrands.de
www.goodbrands.de

Printed in Italy
Cover photo © 12

Picture and text rights reserved for all countries. No part of this publication may be reproduced in any manner whatsoever.

All rights reserved.

While we strive for utmost precision in every detail, we cannot be held responsible for any inaccuracies, neither for any subsequent loss or damage arising.

Bibliographic information published by Die Deutsche Bibliothek. Die Deutsche Bibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic data is available in the Internet at <http://dnb.dbb.de>



With 400 pages, this reference work, published for the first time in this form, offers a comprehensive and informative look at the development of European, American and Japanese car design from 1947 to 2004.

Past, present and future design trends are shown with examples of original photos from 370 series of vehicles and concept cars.

A biographical overview of leading, international car designers is included.

Auf 400 Seiten bietet dieses in dieser Form erstmals veröffentlichte Nachschlagewerk einen umfassenden und informativen Blick auf die Entwicklung des europäischen, amerikanischen und japanischen Autodesigns von 1947 bis 2004. Anhand der Originalfotos von 370 Serienfahrzeugen und Konzeptautos werden die Designrends der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft aufgezeigt.

Mit einer biographischen Übersicht der bedeutendsten internationalen Autodesigner.

Cet ouvrage de référence de 400 pages, publié pour la première fois sous cette forme, offre un aperçu informatif et détaillé sur le développement du design automobile européen, américain et japonais de 1947 à 2004.

Sur la base de 370 photographies originales de voitures concept et de véhicules de série sont présentées les tendances de design du passé, du présent et de l'avenir.

Avec un aperçu biographique des concepteurs automobiles internationaux les plus importants.

En 400 páginas esta obra de consulta, por primera vez editada en esta forma, ofrece una mirada amplia e informativa sobre la evolución del diseño del automóvil europeo, americano y japonés desde 1947 hasta 2004.

Mediante las fotografías originales de 370 vehículos en serie y proyectos de automóviles se muestran las tendencias del diseño del pasado, del presente y del futuro.

Con un resumen biográfico de los diseñadores de automóviles más importantes.

Printed in Italy

teNeues

ISBN 3-8238-4561-6



9 783823 845614

www.teneues.com