

Projekt : Automobil-Designsystem vs. Automobil-Einzeldesign

Wirtschaft stützen, Kompetenz bewahren, Klima schützen

Ordnungspolitische Maßnahmen fördern ein in die bestehende Automobil-Soziologie integriertes, antriebskonzeptoffenes, skaliertes Prestige/Status- Designsystem. Durch ein nach unten (Sicherheitsstandards) und oben (Hubraum, Batteriekapazität) gedeckeltes Globalsystem wird die Akzeptanz ökologisch gebotener Fahrzeugkonzepte (Klimakrise) mit ökonomischen Zwängen (Corona-Krise) und bestehenden Expertisen (Verbrennungsmotor, auch Wasserstoffmotoren, siehe Wiener Motorensymposion) verbunden. So kann weltweit das Klima geschont und am Standort Deutschland die Wirtschaft gestützt werden, indem man Kompetenzen bewahrt, eine innovative Vorreiterrolle einnimmt und sich neue Wettbewerbsvorteile erarbeitet.



Realität: Frankreich setzt im urbanen Umfeld auf preisgünstige, elektrische Mobilität wie sie der Citroen Ami One (Foto 1) für rund Euro 6.000,- bietet. Deutschland hat Technologieträger wie den VW XL1, ein in Kleinserie produziertes Luxusauto (Foto 2) mit Verbrennungsmotor, das unter 2 Liter Benzin verbraucht und über Euro 100.000,- kostete, verworfen.

Einleitung

Ausgangshypothese: **weltweiter Wohlstandsverlust nach der Coronakrise**

Wenn, was der deutsche Bundespräsident in einer Rede gesagt hat, die ganze Welt nach der Krise einen allgemeinen Verlust an Wohlstand hinnehmen muss, dann wird es sich um einen skalierten Wohlstandsverlust handeln. Denn das polarisierte System „arm vs. reich“, „Wohlstandsgefühl vs. Mangelgefühl“, ist ein relativistisches System, das als Ganzes „reicher“ oder „ärmer“ sein kann. In einem relativ ärmeren Gesamtsystem ist der relativ Reiche psychologisch genauso reich wie der absolut Reichere im absolut reicheren System.

Den zu erwartenden Wohlstandsverlust kann man so steuern, dass es sich in einer wie immer gearteten Post-Corona-Kultur um eine bloße Absenkung des relativistischen Arm-Reich-Systems handeln wird. Es wird somit eine proportional ähnliche Verteilung von arm und reich, Bedürftigkeit und Luxus, Volkstümlichkeit und Prestige geben,- jedoch insgesamt mit sparsameren Mitteln.

Skalierung und Automobilproduktion

Am stärksten wird die Autoindustrie von den Folgen der Pandemie betroffen sein. Dafür gibt es vier Gründe:

- (1) - die bereits vor der Covid-19-Ära von der übermäßigen CO2 Emission ausgelöste Krise der Antriebstechnologie,
 - das einseitige Promoten des Elektroantriebs bei gleichzeitigem Festhalten am Luxus der Übermotorisierung (Übermotorisierung = Verschwendungsverhaltens beim Energieeinsatz sowohl in den Verbrennungsmotoren als auch in den Batteriekapazitäten),
 - das Festhalten an der Überdimensionierung der Fahrzeug-Größen und Fahrzeug-Gewichte (siehe Suv-Inflation)
- (2) die zu erwartende geringere durchschnittliche Kaufkraft nach der Corona-Wirtschaftskrise
- (3) die zu erwartende Verlagerung des Personentransports von den öffentlichen Verkehrsmitteln auf das eigene Auto wegen der anhaltenden Kontaminationsangst in öffentlichen Verkehrsmitteln
- (4) die Verringerung des Fernreiseaufkommens (Stichwort: „zukünftiges Urlaubsverhalten wie während der 50er Jahre“)

Diese zu erwartenden Trends empfehlen die Entwicklung eines Designkonzepts, in dem Ranking und Skalierung der einzelnen Automodelle zum Hauptinhalt der Design-Arbeit gemacht werden. Das Autodesign wird dabei nicht primär Design von Einzelobjekten sein. Es wird primär Design der Relation zwischen den Einzelobjekten sein. Dieses Relationssystem wird die Eigenschaften „Skalierung“ und „Integrierung“ enthalten.

Zur Skalierung

Jeder Einzelentwurf steht in einer definierten Beziehung zu jedem anderen Einzelentwurf. Diese Beziehung drückt an jeder Stelle der Skala ein „Mehr“ oder „Weniger“ aus. Dieses Mehr-Weniger-Gitter gilt für die Totalität der Autoproduktion. Bei der Mehr-Weniger-Skala geht es um Prestige, Reputation, Luxus-Display und Darstellung von individuellem Stil.

Zur Integrierung

Das skalierte System muss Exklusionsgrenzen haben, d.h., Grenzen nach oben, wo es ein „mehr“ nicht mehr gibt (supremum), und Grenzen nach unten, wo man die Mindest-Definitivskriterien des Automobils nicht mehr unterschreiten kann (infimum).

1) Die Stilelemente des neuen Designsystems. (Punktesystem der Prestige- Kaufpreis-Skala)

- n Punkte: individuelle Carosserier-Anfertigung
- n-1 Punkte: Beschleunigungsvermögen durch teure Leichtmaterialien
- n-2 Punkte: limitierte Designer Kollektionen von konfektionierten Autos
- n-3 Punkte: Materialwert und Verarbeitungs-Finish der Bedienelemente
- n-4 Punkte: Wert der Innen-Materialien (Sichtcarbon, Edelhölzer, Leder)
- n-5 Punkte: Sportwagen
- n-6 Punkte: zweitüriger Stadtwagen
- n-7 Punkte: viertüriger Wagen für lange Strecken (Zweitwagen)

2) Sozio-Ranking der Fahrzeughalter, kategorisiert mithilfe von jetzt existierenden Automodellen, im folgenden genannt: „ausoz“ („Autosozioologie“)

- ausoz (1) Sportwagen über 150.000 Euro
- ausoz (2) Limousinen über 150.000 €
- ausoz (3) Porsche (alltagstauglicher Premium-Sportwagen)
- ausoz (4) S-Klasse etc.
- ausoz (5) BMW 5er etc.
- ausoz (6) Sportwagen (BMW-Z, Mazda etc.)
- ausoz (7) Replica (Fiat 500, New Beetle)
- ausoz (8) schicke Kleinwagen (mit Ledersitzen etc)
- ausoz (9) Golf, Astra, Renault ...
- ausoz (10) Gebrauchskleinwagen (Fiat Panda, VW Up ...)
- ausoz (11) preisgünstige Gebrauchtwagen jeder Art

3) Übertragung der aktuellen „Autosozioologie“ in das neue, skalierte Designsystem

- ausoz (1) : Sportwagen, schneller als andere durch teuren Leichtbau, maximale Carosserier-Fertigung, keine Marke, Monogramm des Besitzers,
Style: Spezialentwurf gemäß Autodesign-Generics (siehe unten: Fig. 1 u. 2)
- ausoz (2) Kleinwagen, sonst wie oben (1)
- ausoz (3) Limousine, sonst wie oben (1)
- ausoz (4) Sportwagen wie (1), jedoch konfektioniert, mit Markenlogo
- ausoz (5) Kleinwagen wie (2) jedoch konfektioniert, mit Markenlogo
- ausoz (6) Sportwagen, langsamer, wie (4), jedoch Carosserier-Fertigung
- ausoz (7) Sportwagen wie (6), jedoch konfektioniert, mit Markenlogo
- ausoz (8) Sportwagen wie (6), jedoch langsamer weil kein teurer Leichtbau
- ausoz (9) Limousine wie (5) o. Kleinwagen, mit Designer- / Markenlogo, jedoch preisgünstiger weil kein teurer Leichtbau
- ausoz (10) einfacher Kleinwagen
- ausoz (11) Gebrauchtwagen (4-10)

Generics

Morphogenese mit Prestige-Punktesystem:

(das Zeichen „>“ bedeutet: „linke Seite mehr als rechte Seite“)

1) Individualfertigung vs. Serienfertigung

Carosserier-Modell (9 Punkte) > designerkonfektioniertes Modell (6Pkt) > konfektio-
niertes Modell (3Pkt)

2) Beschleunigung/Endgeschwindigkeit:

Leichtbauweise (schneller) (9Pkt) > Normalbauweise (langsamer) (5Pkt)

3) Wagentyp:

2-Sitzer (9Pkt) > 2-Tür-Stadtswagen (6Pkt) > 4-Tür-Stadtswagen (4Pkt) > Reisewagen
(Zweitwagen) (2Pkt)

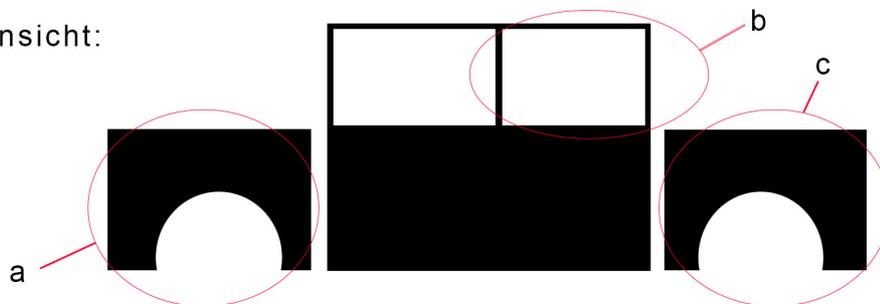
4) Raumtopologie:

3-Volumen (9Pkt) > 2-Volumen (6)Pkt > 1-Volumen (3Pkt)

5) Wertigkeit:

Edelmaterial plus Handfinish (9Pkt) > Normalmaterial (3Pkt)

Seitenansicht:



Frontansicht:

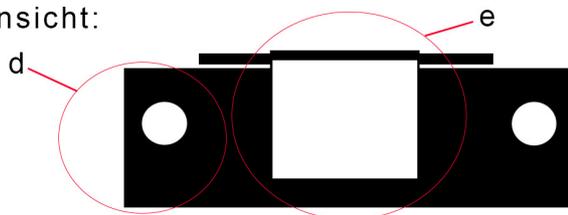


Fig. 1

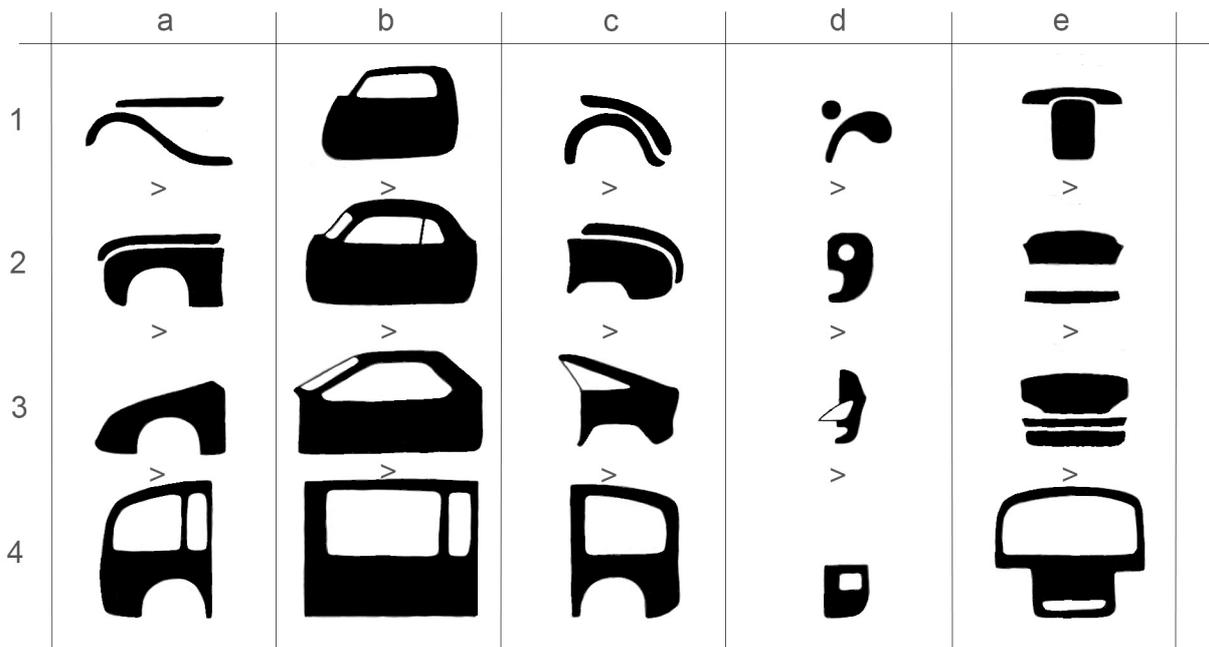


Fig. 2

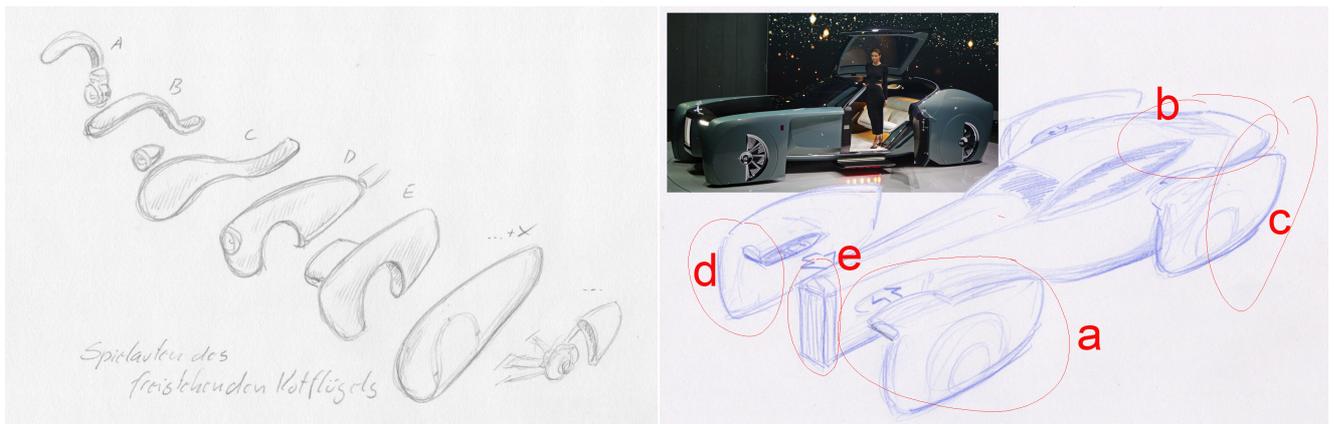


Abb. 1: Das System schränkt weder die Kreativität der Designabteilungen ein, siehe "Spielarten freistehender Kotflügel", noch ist es mit seinem Bezug auf klassische Elemente rückwärtsgewandt, wie das Beispiel des Rolls-Royce Vision Next 100 Concept zeigt.

Die Obergrenze des skalierten Designsystems:

Die Festlegung auf eine Obergrenze bildet die technologische Innovationsleistung des Designsystems im Vergleich zum obsoleten Einzeldesign.

In der Festlegung der Obergrenze vollzieht sich ein kultureller Lerneffekt als Reaktion auf einen selbst beschlossenen Wohlstandsverlust (demokratisch beschlossene, selbst auferlegte Quarantäne; dadurch bedingt: bewusstes Inkaufnehmen einer durch die Quarantäne ausgelösten Wirtschaftsminderung).

Ein weiterer Grund für die Festlegung einer Obergrenze ist die fortdauernde Klimakrise.

Die Festlegung der Obergrenze skaliert die Menge aller neu produzierten und durch die Mehr-Weniger-Skala definierten Autos nach unten.

Die Definition der Obergrenze muss Resultat einer ordnungspolitischen Entscheidung sein, die mit den Argumenten des Klimaschutzes und der ökonomischen Anpassung an eine neue Situation zu treffen ist. Diese ordnungspolitische Entscheidung schreibt eine Obergrenze der zulässigen Motorengröße vor.

Unser Vorschlag: die Motorenhubräume dürfen 650 cm³ nicht überschreiten. Aus dieser Prämisse muss der analoge Energieaufwand bei Elektroantrieben errechnet werden.

Innerhalb dieses nach oben gedeckelten Systems ergeben sich die Skalierungsunterschiede zwischen Höchstgrenze und Minimalbeschaffenheit. Ziel dieses niedriger skalierten Gesamtsystems: die Produktion von genauso so viel relativem Luxus- und Nichtluxus-Unterschied im neuen System wie im wildwüchsigen Vorgängersystem, das nicht nach oben gedeckelt ist. Das skalierte System muss durch Gesetzgebungsarbeit mit regional definierter Gültigkeit ausgestattet werden. Dabei könnte die Autoindustrie weiterhin nicht skalierte Fahrzeugmodelle für andere, archaische Märkte produzieren.

Die spezielle Kompetenz der deutschen Autoindustrie bei Ingenieurleistung und Luxuscreation ermöglicht die Neuerfindung des Luxus unter den Bedingungen des Downsizing. Es ist wahrscheinlich, dass sich damit ein globaler Zukunftsmarkt entwickeln wird.

| | | Generics | | | |
|-----------------------|----|--|--|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| A U S O Z | 1 |  1.1 | | | |
| | 2 | | | |  2.4 |
| | 3 | | | | |
| | 4 | |  4.2 |  4.3 | |
| | 5 | | | | |
| | 6 | | | | |
| | 7 | | | | |
| | 8 | | | | |
| | 9 | | | | |
| | 10 | | | |  10.4 |
| | 11 | | |  11.3 | |

Fig. 3: Figur 3 stellt die Integration der Design-Generics (Fig.2) und der Autosozio-
logie-Skala (siehe oben Kap.3) dar.

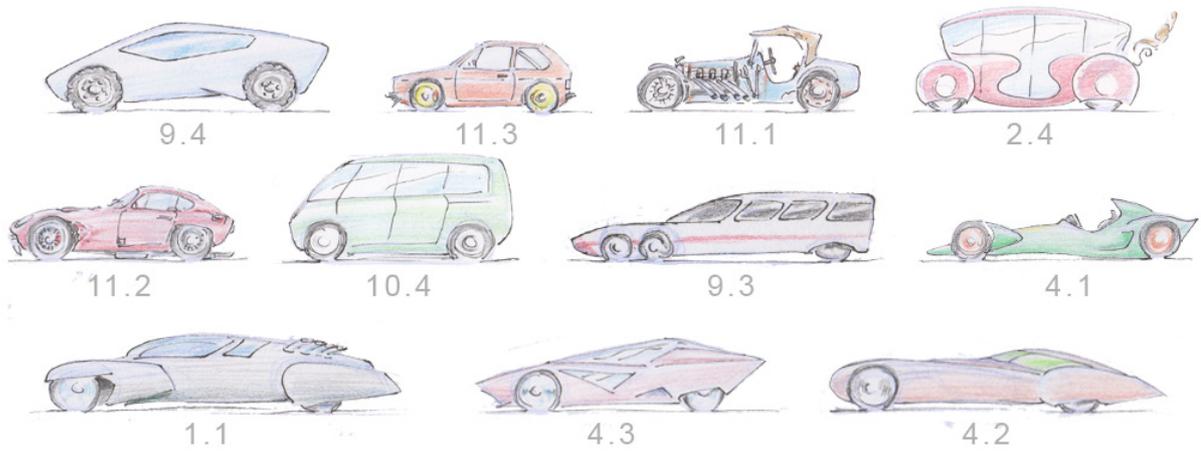


Abb. 2: Anwendungsbeispiele, die aus der Matrix „Autosozioologie / Design-Generics“ (Fig.3) abgeleitet sind. Die Zahlen unter den Bildern geben die jeweiligen Positionen in den Autosozioologie-Zeilen (erste Ziffer) und in den Generics-Spalten (zweite Ziffer) an.

Modern sind nicht die Autos. Modern sind die Beziehungen zwischen den Autos.

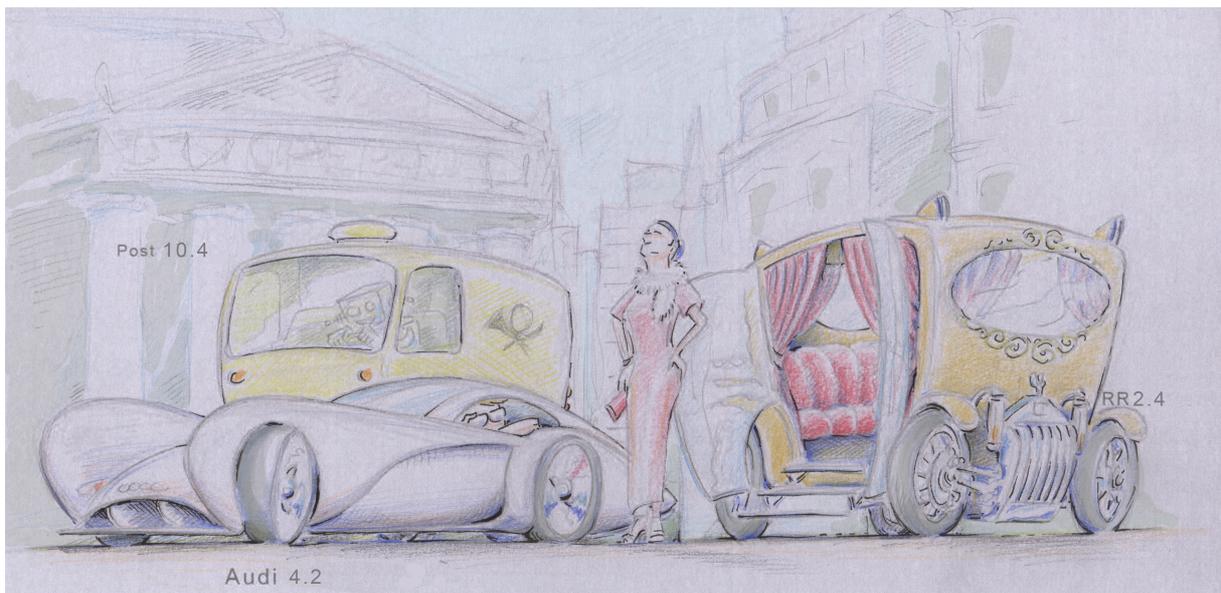


Abb. 3: Impression dreier Anwendungsbeispiele: Schneller Überlandwagen (4.2), autonomer Lieferwagen (10.4) und ebensolches Luxus-Stadtauto für "den großen Auftritt"(2.4).