

Auto-Salon

Wer vor allem im Stau steht, interessiert sich nicht mehr für Fahrleistungen. Deswegen wird die Inneneinrichtung immer wichtiger – ein Riesengeschäft.



My car is my castle: Der eigene Wagen kann auch ein Rückzugsort sein, wo Ruhe herrscht.

BEQUEM, KALKULIERBAR, pünktlich – wenn der Arbeitstag so anfangen und enden soll, gibt es in Ballungsräumen eigentlich nur eine Option: U- oder S-Bahn. Tatsächlich jedoch zuckeln massenhaft Berufstätige in Autokolonnen zum Arbeitsplatz und zurück. Sie verbrennen dabei Sprit, Geld und Zeit, vernünftig scheint das nicht zu sein. Warum setzen sich Menschen dennoch tagtäglich ins Auto, obwohl es fast immer Alternativen gibt?

„Die Nutzung von Autos ist nicht nur mit Zeit- und Kostenersparnis zu erklären“, sagt Bernhard Schlag, Professor für Verkehrspsychologie an der TU Dresden. „Ein emotionaler Mehrwert gleicht die unbefriedigende Situation im Stau oder im Stop-and-go-Verkehr meistens aus.“ Das Auto, so Schlag, sei für seinen Nutzer wie ein Kokon, ein privater Raum, dessen Zugang der eigenen Kontrolle unterliegt. „Viele Menschen empfinden das Auto als Erweiterung des Zuhauses. Wenn sie sich nach der Arbeit ins Auto setzen, fängt der Feierabend an. Eine Fahrt mit der U-Bahn dagegen fühlt sich an wie eine Fortsetzung des Arbeitstags.“

Gerade in der Großstadt bedeutet Autofahren daher auch: einen Rückzug ins Private. Das akustische Signal dafür ist das satte Ploppen der Tür, wenn sie ins Schloss fällt. Man sitzt dann wie in einem fahrbaren Tresor, abgekapselt von der Außenwelt und sozusagen ganz bei sich. Wer im Großraumbüro arbeitet und mit der Familie in

einer Dreizimmerwohnung lebt, wird die Fahrt im Auto vielleicht wie eine wohlthuende Auszeit empfinden, selbst wenn er sich durch eine Blechlawine quält.

„Wir nennen das Auto den ‚third place‘ neben Wohnung und Arbeitsplatz, und wir glauben deshalb, dass der Innenraum eines Fahrzeugs immer wichtiger wird“, sagt Han Hendriks, verantwortlich für die Interieurinnovationen von Johnson Controls. Weltweit bestückt der US-Automobilzulieferer jährlich rund 50 Millionen Pkw mit Interieurbauteilen; Johnson Controls produziert etwa die Instrumententafel für die Mercedes-C-Klasse oder sämtliche Türverkleidungen für den BMW 3er. Bei der jüngsten Umfrage zu den wesentlichen Kriterien einer Auto-Kaufentscheidung des US-amerikanischen Instituts Autopacific sei erstmals das Innenraumdesign höher bewertet worden als das Karosseriedesign, sagt Hendriks. Sein Fazit: „Das Auto gewinnt als Rückzugsort an Bedeutung. Wir stehen am Anfang einer Revolution.“

Die Fortschritte beim autonomen Fahren unterstützen diesen Trend. Hendriks erläutert: „Wenn in ein paar Jahren das Auto auf der 40-minütigen Fahrt zum Arbeitsplatz 30 Minuten selbstständig fährt – was tun wir dann mit der gewonnenen halben Stunde?“ E-Mails abrufen, Musik hören, Zeitung lesen, im Prinzip ginge das heute schon. Bei Johnson Controls jedoch entstehen Sitz-Prototypen, auf denen man zum Beispiel, von Luftpolstern oder Elek-

tromotoren unterstützt, Gymnastikübungen machen kann; außerdem drehbare Sessel, die in Kombination mit einem ausklappbaren Tisch den Innenraum in eine Wohnlandschaft verwandeln würden.

Ein anderer Ansatz sind ad hoc individualisierbare Autoinnenräume, um etwa Carsharing-Angebote attraktiver zu machen. Hendriks spricht von Nanooberflächen und Geruchstechnologien, die bald dafür sorgen könnten, dass auch Leihwagen „stets sauber sind und frisch riechen“. Zudem werden Kunststoffoberflächen entwickelt, die auf Wunsch ihre Oberflächengestaltung ändern.

DIE AUTOHERSTELLER warten schon auf solche Innovationen. „Manche Kunden geben lieber etwas mehr Geld für ein tolles Interieur aus als für einen stärkeren Motor“, sagt Hartmut Sinkwitz, Leiter des Kompetenzzentrums Interieurdesign bei Mercedes. Im Luxusmodell S-Klasse ist das recht einfach angesichts des Angebots – Vertäfelungen aus fünf Holzarten, Hot-Stone-Massagesitze, Raumluftheizung. Der beliebteste der extra für die Limousine komponierten Düfte – grüner Tee mit Limette untermalt – trägt den Namen Free-side Mood. Auch im nervigsten Stau soll damit das alte automobiler Freiheitsversprechen zumindest olfaktorisch aufrechterhalten werden. Sinkwitz: „Als ob eine frische Brise von draußen durchs Auto strömen würde.“

JÜRGEN PANDER