

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 4 (1991)
Heft: 6

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

BILD: ROTH UND SCHMID

Das Auto fährt nicht nur: Es riecht (oder so), hat Form und Farbe, ist aus Material: Auto für die Sinne

Titelbild: Roth und Schmid

Keine Technik prägt unsere Lebensweise so wie die Kultmaschine Auto. Eine Herausforderung, sie nicht bloss von Auge, sondern auch mit Ohren, Nase, Lippen, Gaumen und Hand zu kritisieren.

Das Auto und die Sinne

Darauf beruhe seine Architektur, sagt der Japaner Tadao Ando. Demnächst baut er in Europa. Anlass für ein Gespräch mit ihm über Ost und West, Kultur und Natur und wie sich das alles zu Architektur verhält.

Licht, Schatten, Wand

Was gemeinhin als Gegensatz gilt, ist eine kompliziert gewordene Beziehung. Mehr Improvisation ist nur vermeintliche Abkehr von der Übermacht der Technik. Ein Essay von Hans Ulrich Reck.

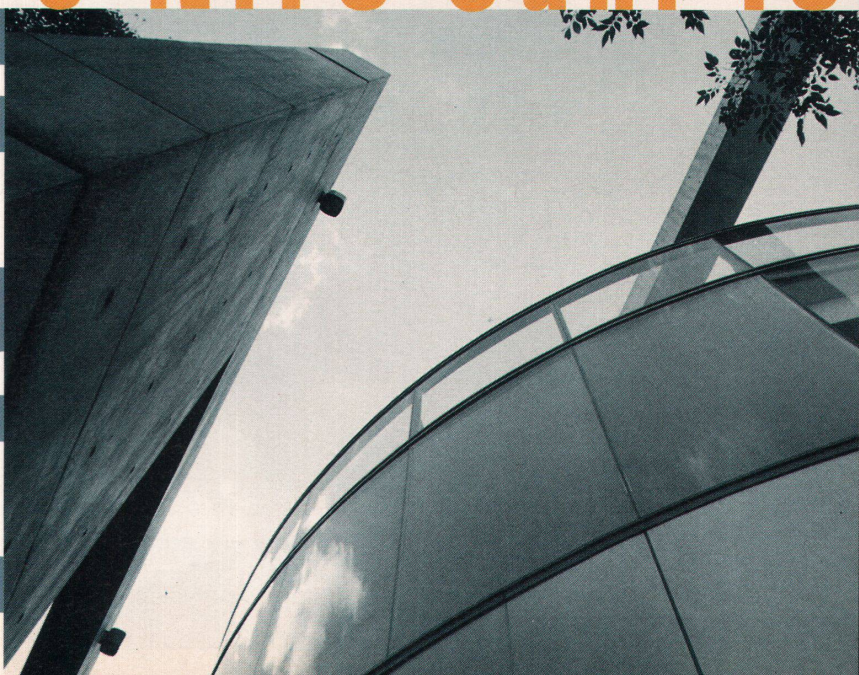
Improvisation und Technik

Nicht erst im Architekturbüro, schon an den Berufs- und Hochschulen will der Umgang mit Entwurfssystemen gelernt sein. Was an den Bildungsinstitutionen dazu getan wird, zeigt der CAAD-Serie fünfter Teil.

CAAD und Ausbildung

Hochparterre Nr. 6 Juni 19

La Collezione in Tokio: ein italienisches Modegeschäft mit einem japanischen Architekten: Tadao Ando



MEINUNGEN	6
FUNDE	7
STADTWANDERER	9
KOMMENDES	
AUSSTELLUNG	15
EREIGNISSE	
Knopfwettbewerb: Von der Funktion zum Experiment	17
Mangeat gibt auf: Ein Denkmal der Würstigkeit	18
JAKOBSNOTIZEN	19

24

Die SBB haben sich entschlossen, am Speisen beim Reisen festzuhalten. Designer halfen dabei mit.



BILD: MICHAEL RICHTER

48

60

70

WERKSTATT: Obstbaumholz und Stahl	40
INTERVIEW: Gibt es eine Baukrise?	41
DING: Die Büroklammer	42

WERBUNG: Ist das, was uns heute zugemutet wird, wirklich besser?	64
ORTE: Ein wenig in den Himmel steigen	66
WETTBEWERB	
Neubeginn oder weitermachen? Die Zukunft der Ingenieurschule Biel.....	80

BÜCHER: Leidfaden zur Tücke des Objekts	81
---	----

HAUS UND HOF: Gartenstuhl, Keramikmöbel, Elektroinstallation	82
STELLEN	83

BRENNPUNKTE	
CAAD-FUTURES CONFERENCE: Erstmals in der Schweiz	88
SPEISEN IM ZUG: Design im neuen Speisewagen	90
PALAZZO IN DER AGGLO: Vacchini baut in Dietlikon	92
TUNNELBAU: Sogwirkung für ausländische Baukonzerne	95

COMIC	96
VORSCHAU	98

EDITORIAL

Weniger Autos

Skeptisch, aber doch mit Glauben ans Gute bin ich im Frühjahr nach Genf gefahren, um am Autosalon die Autowelt anzusehen. Im Zug habe ich das euphorische Buch von Fredric Vester «Ausfahrt Zukunft – Strategien für den Verkehr von morgen» gelesen. Vester hat das Buch vor Jahren im Auftrag von Ford gemacht und jetzt herausgegeben. Es ist da die Rede von neuen Systemen, von autofreien Innenstädten und von vielen positiven Beispielen aus dem Land, wo es keine Autoindustrie gibt, der Schweiz. Je weiter ich las, um so mehr habe ich über Vesters Optimismus gestaunt, teile allerdings seine Meinung, dass die Autoindustrie, die am meisten vom Auto versteht, auch darüber nachdenken müsste, wie es mit ihrem Produkt weitergehen könnte. Schon im mit Autos vollgestopften Genf hatte ich aber Mühe, als ich Vesters Szenarien mit dem Verkehrschaos verglich, und nach dem Spaziergang durch den Salon war mein Glaube zerknirscht. Mehr Hubraum, grössere Geschwindigkeit, opulenter Innenausbau, Schnickschnack an allen Ecken und Enden. Die Hersteller der grossen Limousinen – BMW, Mercedes-Benz, Opel, neuerdings mischt sogar ein Japaner namens Lexus mit – machen schliesslich mit ihren neuen Klassen und Jeeps endgültig Makulatur aus Vesters Buch. Sage und schreibe über zwei Tonnen wiegt der neue Mercedes, und er braucht 21 Liter Benzin auf hundert Kilometer. Selten wurden achtzig Kilo Mensch so intelligent transportiert. Die Firmen stellen ihre Autos mit dem Versprechen vor, dass in Zukunft höchster Fahrkomfort mit Ökologie verbunden werden würde. Man forsche unentwegt, und die Kunststoffteilchen rund ums Auto würden schon heute schön säuberlich markiert fürs getrennte Abfallsammeln. Und überall wird der Pelz gewaschen, ohne dass er nass wird.

Das Auto ist das Herz unserer Lebensweise. Es prägt auf einer breiten Palette die fünf Sinne und unsere Wahrnehmung. Wir haben in unserer Titelgeschichte die Probe aufs Exempel gemacht und zwei Fotografen und fünf Autorinnen und Autoren gebeten, je von einem Sinn aus über das Auto nachzudenken. Einen Musiker über das Ohr, einen Chemiker über den Geruch, eine Journalistin über das Auto als Plastik, einen Architekten über das Auge und das Auto und einen Koch über den Auto-Geschmack. Das Panorama der Sinne lesen Sie ab Seite 24. Die Geschichte hilft nicht mit, das Auto zu verbessern. Das ist vergebene Liebesmüh. Sie will darstellen, wie eine fein eingefädelte Sinnlichkeit das Auto als Sinnesinstrument so attraktiv macht.

Die Position von «Hochparterre» ist klar: Überall steht ein Auto, die Schweiz ist vollgestellt. Und wenn auch noch alle Chinesen Auto fahren, funktioniert, ob mit oder ohne Katalysator, gar nichts mehr. Es braucht nicht andere, sondern weniger Autos. Es braucht nicht ein verfeinertes Produktdesign, sondern ein Verkehrsdesign, das nicht auf das Auto baut. Wir sind übrigens zur klaren Haltung berechtigt – sechs von acht Leuten, die hier arbeiten, fahren nicht mehr Auto. Die meisten haben dafür ein SBB-Generalabonnement und mindestens ein Paar gute Schuhe.

KÖBI GANTENBEIN