



Freund leiser
Töne: Designer und
Hobby-Musiker
Shiro Nakamura

Design oder nicht
sein – ein gelungenes
Aussehen entscheidet
mehr und mehr über
den Erfolg eines Autos.
Shiro Nakamura,
Chefdesigner bei
Nissan, trifft den
richtigen Ton. Der 52-
Jährige über Marken,
Mode und Musik

Der Autovirtuose

Henry Ford lästerte einst: „Die Japaner haben eine raffinierte Art, ihren Stahl in die Vereinigten Staaten zu schmuggeln. Sie malen ihn an, stellen ihn auf vier Räder und nennen das Ganze Auto.“ Hobbymusiker Shiro Nakamura bevorzugt leisere Töne. Die Studien, Konzeptfahrzeuge und Modelle hingegen, für die der 52-jährige Chefdesigner und Vizepräsident von Nissan zuletzt diverse Auszeichnungen erhielt, zeigen ein krachendes Feuerwerk aus Farben und Formen. Nakamura, der in Tokio und in Kalifornien studierte, verpasste Nissan ein neues Image: sportlich, jung, frisch – „angemalter Stahl“, der ankommt.

MAX Sie haben in Tokio Industriedesign studiert, im kalifornischen Pasadena Autodesign. Was unterscheidet japanische von amerikanischen Designern?

SHIRO NAKAMURA In Japan wird Design viel wissenschaftlicher gelehrt, in den USA eher emotional. Erst in Pasadena habe ich gelernt, wie man neue und innovative Formen erfindet. In Japan wird Kreativität kaum gefördert, in den USA hingegen geht es immer auch um Träume. Ich bin nach Pasadena gegangen, weil ich genau

das finden wollte: den emotionalen, den leidenschaftlichen Zugang zum Autodesign.

MAX Über 80 Prozent der Kaufentscheidungen werden angeblich von Gefühlen geleitet.

NAKAMURA Wenn nicht sogar mehr. Natürlich sind technische Details nicht unwichtig, aber diese Unterschiede zwischen den verschiedenen Marken sind deutlich kleiner geworden. Das Design macht heute den größten Unterschied. **MAX** Weshalb Autodesigner mitunter wie Fußballstars zwischen den Konzernen gehandelt werden. Früher hatten nur Modedesigner diesen Status. Fühlt man sich da geschmeichelt?

NAKAMURA Für mich ist das nur vernünftig. Früher waren Autodesigner mehr oder weniger isoliert von ihren Kollegen aus Mode und Architektur. Ich finde es schön, dass wir in den vergangenen zehn Jahren näher zusammengedrückt sind. Das hängt natürlich auch damit zusammen, dass sich die Designabteilungen innerhalb der Autokonzerne generell emanzipiert haben und mehr Einfluss geltend machen.

MAX Garantiert mehr Einfluss auch mehr Gestaltungsspielraum in puncto Design?

NAKAMURA Im Moment haben wir in der Tat sehr viel Einfluss. Noch mehr davon wäre wahrscheinlich gar nicht mehr gesund. Es geht ja auch immer um ein gelungenes Gleichgewicht zwischen Technik und Aussehen. Autos sind nicht wie Mode, denn die braucht nur wenig Funktionen. Autos sind sicher das komplexeste Objekt des alltäglichen Gebrauchs, das man designen kann. Da geht es schließlich auch um Sicherheit und Ökonomie, nicht nur um Aussehen.

MAX Was unterscheidet Autodesign von Mode und Architektur?

NAKAMURA Wenn Sie einen Film sehen, dann können Sie sagen, wann und wo er spielt, indem Sie auf die Autos achten. Mit Kleidung und Architektur geht das vielleicht auch, mit Autos aber wesentlich leichter. Autos sind ein Stück der kulturellen Geschichte und Identität der Menschheit. Deshalb tragen Autodesigner auch eine große Verantwortung.

MAX Muss ein Autodesigner auch ein bisschen Hellscher sein? Von der ersten Zeichnung bis zur Serienfertigung vergehen bis zu fünf Jahre.

NAKAMURA Ihr Tonbandgerät, das unser Gespräch aufzeichnet, braucht vielleicht ein halbes Jahr in der Entwicklung, meine Armbanduhr nur ein paar Monate. Das weiß ich deswegen so genau, weil ich sie selbst designt habe... (lacht) Autodesign ist eine viel komplexere Geschichte. Da müssen Sie in der Tat ein wenig in die Zukunft sehen können. Das macht es nicht einfacher, aber umso reizvoller.

MAX Die Kunst bei der Neuauflage eines Autos ist es, die richtige Balance zwischen Tradition und Moderne zu finden. Wie beim Golf: Er muss neu sein, aber er muss immer ein Golf bleiben. Was macht einen Nissan zum Nissan?

NAKAMURA Der Charakter eines Modells muss immer bestehen bleiben. Sei es beim Golf oder beim Nissan 350Z. Dabei geht es auch nicht nur um optische Kriterien. Für mich ist wichtiger, die Seele eines Autos zu erkennen. Wir müssen das Erbe der Vorgängermodelle entschlüsseln, dürfen dem aber nicht nur folgen. Entscheidend ist die Mischung zwischen dem Erbe und der Innovation. Beim neuen Micra ist uns das, finde ich, sehr gut gelungen. Es geht zunächst immer darum, die Natur, die Essenz eines Produkts herauszufiltern, erst danach kann man neue, gestalterische Reize setzen.

M A U T M A U T O

MAX Sie haben neben dem Autodesign eine zweite Leidenschaft, die Musik. Auch dort versuchen Sie sich an der Balance zwischen Klassik und Moderne. Sie spielen klassisches Cello, aber auch Jazz auf dem Kontrabass.

NAKAMURA Ich bin als Cellist Mitglied in einem Tokioter Amateuorchester, mit dem wir ab und zu Konzerte geben. Und manchmal spiele ich mit meinem Kontrabass in kleinen, verrauchten Jazz-Clubs. In Tokio gibt es eine riesige Jazz-Szene. Ich denke sogar, dass sie größer ist als die in New York.

MAX Sie waren mit dem Pianisten Herbie Hancock essen. Wie kam es zu diesem Treffen?

NAKAMURA Ich habe der *New York Times* ein Interview gegeben, in dem es unter anderem darum ging, wie mich Musik in meinem Beruf als Designer stimuliert. Herbie Hancock hat dieses Interview gelesen und mich angerufen. Dabei muss man wissen, dass er verrückt nach Autos ist. Von den Tanten seines ersten Hits „Watermelon Man“ hat er sich vor 40 Jahren einen Cobra, so einen klassischen amerikanischen Zweisitzer, gekauft. Den hat er immer noch.

MAX Haben Sie mit Herbie Hancock beim Essen nur über Autos geredet oder haben Sie auch zusammen Musik gemacht?

NAKAMURA Um Gottes Willen, nein! Wir haben nur über Autos geredet. Herbie Hancock ist viel zu gut, er ist ein Genie, ich würde mich nie trauen, mit ihm Musik zu machen!

MAX In Deutschland gilt ein Porsche als sexy, in den USA sind es die Pick-ups. Was macht die Japaner an?

NAKAMURA Japan ist diesbezüglich eine andere Welt. In Japan ist der Cube ein Hit. Ein nahezu quadratisches Auto.

MAX Japanischen Autos wird oft der Vorwurf gemacht, sie hätten keinen eigenen Charakter.



Frischer Wind: Der 305 Z ist die sportlichste Variante der aktuellen Nissan-Flotte. Ab Frühjahr 2005 gibt es den Roadster auch in der Cabrio-Version – für ca. 36 000 Euro. Der Geländewagen Murano (r.) rollt bereits im Januar zu den Händlern



Japan hat aber eine lange Designtradition, sei es in Architektur oder Kunst. Warum hechelte die asiatische Autodesign-Szene international so lange Zeit hinterher?

NAKAMURA Die japanische Autoindustrie hat früher dem Design in der Tat nicht so viel Aufmerksamkeit geschenkt. Man dachte, das Design und das Auto an sich seien zwei voneinander unabhängige Dinge. Nicht wie in der Mode

oder Architektur, wo es immer schon ein ganz spezifisches japanisches Design gab. Aber das hat sich geändert. Nehmen Sie zum Beispiel den 350Z: Das ist kein deutsches, amerikanisches oder britisches Design, das ist einfach japanisches Design. Darüber bin ich glücklich.

MAX Herr Nakamura, gibt es in Bezug auf Design Unterschiede zwischen Jung und Alt?

SHIRO NAKAMURA In Japan gibt es da einen sehr großen Unterschied. Meine Generation findet Autos schön, die aerodynamisch und technisch gelungen sind. Bei den jungen Leuten ist das anders: Den meisten sind Aerodynamik und Geschwindigkeit egal. Vielen ist wichtiger, wie das Auto von innen aussieht. Sie wollen sich einfach gern in ihrem Auto aufhalten, denn schnell fahren darf man in Japan sowieso nicht. Das Tempolimit auf japanischen Autobahnen liegt bei Tempo 100.

„Derzeit haben Auto-Designer sehr viel Einfluss. Noch mehr davon wäre gar nicht mehr gesund.“ Shiro Nakamura

MAX Bei welcher Idee oder welchem Auto eines Konkurrenten haben Sie sich zuletzt geärgert?

NAKAMURA Beim Audi TT. Dieses Auto hat natürlich deutsches Design, ist andererseits aber auch sehr japanisch beeinflusst. Ich habe so ein ähnliches Autokonzept damals selbst vorgeschlagen, aber aus verschiedenen Gründen wurde es nicht realisiert. Und die Deutschen lassen sich von japanischer Architektur inspirieren und bauen dann den Audi TT!

MAX Gibt es neben Autos noch andere Gegenstände, die Sie gern einmal entwerfen würden?

NAKAMURA Stühle. Ich liebe Stühle und habe selbst eine sehr schöne Sammlung zu Hause. Ja, ich denke, irgendwann werde ich Zeit und Mühe finden, eigene Stühle entwerfen.

Interview: Daniel Schoeps



Gezeichnete Innenraum des Qashqai



Nur noch drei Meter lang und damit



Zukunft im Gelände: der Dunehawk



Der Meister bei der Arbeit

Shiro Nakamura: der Studien-Professor

SHIRO NAKAMURA, geboren am 17. Oktober 1950 in Osaka, studierte in Japan und den USA. 1974 absolvierte er die Musashino Kunst-Universität in Tokio als Bachelor of Art in Industrial Design, 1981 das Art Center College of Design in Pasadena, Kalifornien, als Bache-

lor of Science in Transportation Design with Distinction. Über General Motors und Isuzu Motors Ltd, wo er bereits in verantwortlicher Design-Positionen tätig war, wechselte er im Oktober 1999 zu Nissan als Assistant des Executive Vice President, zuständig für die

Design Abteilungen Konzeptfahrzeuge. Der Nissan-Mikra brachte Nakamura den Red Dot Award für hohe Designqualität. Der Nissan 350Z wurde mehrfach prämiert, in Frankreich wurde er zum „schönsten Auto des Jahres 2004“ gekürt.



Monitor im Fond



Der Innenraum der Studie Effis: ein Auto ohne

