

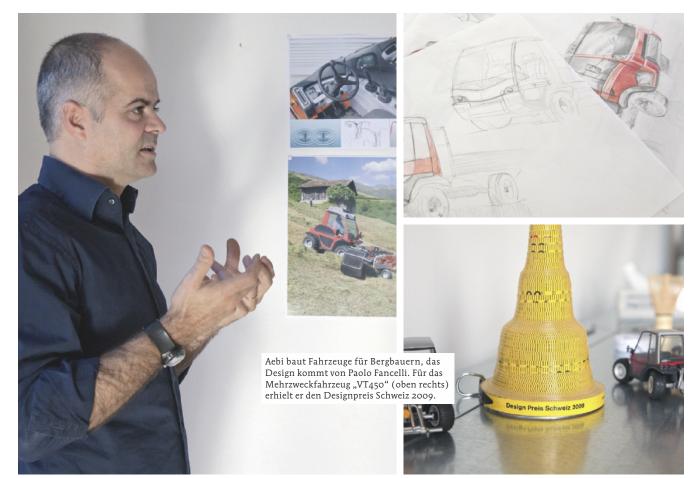
Report

Paolo Fancelli





Report
45
2/12
design repo



■ Bellinzona im Spätherbst. Während am Gotthard bereits die Luft gefriert, wärmt in der Dreiburgenstadt noch immer die Sonne, als wolle sie den dräuenden Winter abschrecken. Fast übersehen wir Paolo Fancelli, als er auf seinem Rennrad um die Ecke zischt - auf einem Klassiker mit Rahmenschaltung, aus einer Zeit, als Klickpedale noch Ausnahme waren und Stahl den Rahmen formte. Kurze Zeit später sitzen wir in seinem Büro, einem ehemaligen Schulgebäude mit hohen Decken und einem faszinierenden Blick in die Magadinoebene. Irgendwo dort liegen der Lago Maggiore, der Monte Generoso und Italien. Bellinzona ist Grenzstadt, wovon auch seine drei grandiosen Burgen zeugen, die sich zu einem einst unbezwingbaren Sperrwerk formten und den Zugang zu den beiden Pässen San Bernardino und San Gotthard verwehrten. Hier also lebt und arbeitet Paolo Fancelli. 1964 im nahen Biasca geboren, startet Fancelli 1990 als Industriedesigner von der Lausanner Ecole Cantonale des Beaux-Arts et d'Arts Appliqués (ECAL) ins Berufsleben. Nach zehn Jahren im Aargauer Büro von Ludwig Walser, wo er unter anderem den meistverkauften Bürostuhl der Schweiz gestaltet, macht er sich 2001 selbstständig. Dann redesignt er für Wenger das legendäre rote Taschenmesser, entwirft für Ventura einige Uhrenmodelle, für Bühler eine Industriemühle und

für PB Swiss Tools arbeitet er an Schrauben-

drehern. Das Highlight ist aber zweifellos das Design für Aebi, jenem schweizerischen Hersteller von Landmaschinen, die speziell für den Einsatz in den Alpen konzipiert sind. Fancelli tritt bei Aebi das Erbe von Ludwig Walser an, der wiederum auf Willy Guhl folgte, der einst das Design zu Aebi brachte. 2009 erhält Fancelli den Design Preis Schweiz - für die Gestaltung des neuen Aebi-Mehrzweck-Fahrzeugs "VT450". Unterschiedlichste Auf- und Anbauteile machen es zu einem extrem vielseitigen Fahrzeug, sein niedriger Schwerpunkt ist für den Einsatz am steilen Hang lebenswichtig. Der "VT450" ist so flexibel, dass er auch kommunale Aufgaben übernehmen kann damit reagiert Aebi auf die schwindende Zahl an Bergbauern. Die verbleibenden aber hängen an ihrem Aebi - dem "Mercedes" unter den bergtauglichen Landmaschinen. Doch zurück zur Grenze. vorher arbeiteten Sie in Zürich. Gestaltet

Paolo, seit 2010 sind Sie in Bellinzona. man hier anders?

Nein, das nicht. Die Menschen im Tessin sind ein bisschen Italiener, ein bisschen Schweizer und dabei unverkrampfter, als man weiter nördlich oder südlich ist. Das war natürlich zu meiner Jugend, die ich in Biasca verbrachte, auch schon so. Nur fiel es mir erst jetzt, nach den Jahren in Zürich, wieder richtig auf. Dort spielen selbst die Schuhe, die man trägt, eine wichtige Rolle. Hier hingegen sind Trends

weiter weg, aber dadurch kann man ihnen sehr viel gezielter und konzentrierter auf der Spur sein, da man nicht Mitakteur, sondern eher Beobachter ist. Hier schaue ich sozusagen vom Hügel herab auf den Lauf der Dinge, und das ist wichtig für den Gestalter. Denn es kann meiner Meinung nach nicht darum gehen, dem aktuellen Trend hinterherzulaufen, ich muss schon weiter sein. In der Großstadt Zürich ist die Versuchung, sich von Trends leiten zu lassen, viel größer.

Wie denn?

Wenn man in einer Großstadt wohnt, fühlt man sich immer etwas euphorisch, über den wirklichen Dingen des Lebens schwebend. 2001 habe ich mein eigenes Büro in Zürich gegründet und fortan vollständig im Beruf gelebt. Eigentlich bis 2008, als ich das erste Mal Vater wurde. Da veränderten sich die Perspektiven: Ich habe mich gefragt, was ich eigentlich mache, wieso ich ständig wie ein Hamster im Rad laufe. Das war der Punkt, an dem ich den Zustand des Nur-Funktionierens ernsthaft hinterfragt und begonnen habe, bewusster zu agieren. Andererseits wäre ich ohne die Jahre in Zürich nicht da, wo ich heute bin.

Also Bellinzona.

Ja, ich wollte mich mit meiner wachsenden Familie räumlich näher an meinen Ursprüngen ansiedeln, gerade weil hier diese Multikulturalität so spannend ist. Dazu kommt, dass hier vieles noch sehr

ursprünglich ist, das Leben, das Essen, die Natur der Voralpen.

Hat die Kulturgrenze Einfluss auf Ihre Arbeit?

Ja, sie hält die Sinne offen für andere Einflüsse. Das ist für mich wichtig, denn jede Gestaltung braucht Inspiration, damit sie neue Perspektiven bringt. Und weil sich hier die Schweizer und die italienische Kultur vermischen, arbeite ich in einem sehr anregenden Umfeld. Nebenbei versuche ich mit meinem Design stets die bisherigen Grenzen zu verschieben aber ohne den Bezug zum Bestehenden zu verlieren. Dazu muss ich aber die Grenze erkennen und erspüren.

Sieht man an der Grenze, wie Sie sagten, die Dinge unverkrampfter?

Ja, im Sinne von ausgewogener. Und da ich auch in meiner Arbeit eher die ausgewogene Beziehung zum Alltag suche, passt das sehr gut. Am Anfang habe ich in der deutschen Schweiz immer Probleme gehabt, weil ich weniger gründlich, weniger rational war. Mischt man aber beide Typologien, also das Gründliche und das Milde, dann entsteht ein guter Cocktail. Das passt zu dem, was ich unter menschengerechter Gestaltung verstehe: Produkte sollten sich evolutionär entwickeln können. Ansonsten ist die Gefahr groß, dass sie destabilisierend wirken und die Desorientierung der Menschen verstärken. Mir geht es nicht darum, um jeden Preis etwas Neues zu erfinden, sondern den

Kern eines Produktes zu erkennen und daraus dann eine zukunftsgerechte Lösung zu entwickeln. Dabei spielt der Rhythmus eine große Rolle.

Rhythmus?

Musikalische Harmonie entsteht durch Rhythmus und auch bei der Formgebung ist der optische Rhythmus aus Takten und Pausen wesentlich. Dazu kommt, wie schon erwähnt, der Rhythmus der Innovation, der Erneuerung, die nachvollziehbar sein muss.

Daraus wird dann die menschengerechte Gestaltung.

Richtig. Jede Designaufgabe ist ein Puzzleteil, die Ergänzung eines Umfeldes. Wenn du etwas menschengerechter machen willst, musst du dich aber um das ganze Puzzle kümmern. Gutes Design steht in harmonischer Beziehung zum gesamten Umfeld. Nur dann kann das Produkt seine Funktion auf natürliche Weise. also unverkrampft, erfüllen. Das hat mich immer getrieben, ich wollte nie nur deshalb etwas auf den Markt bringen, um meinen Namen zu produzieren. Nehmen wir das Taschenmesser für Wenger. Zunächst erschien mir das eine reine Styling-Aufgabe zu sein, dann habe ich das ganze Umfeld angeschaut, wählte die Hand zum Protagonisten meines Entwurfs und presste Fingerabdrücke in die bekannten roten Schalen. Nun lässt sich das Messer fester halten. Das ist eine logische Weiterentwicklung der Schweizer Ikone.

Womit wir beim gesellschaftlichen Aspekt von Design wären. Wie stehen Sie dazu?

Die Frage ist doch die, was ich der Gesellschaft überhaupt geben will. Ich möchte mit meiner Arbeit neue Gegenstände ins Spiel bringen, die das Leben verbessern, erleichtern und auch verschönern können. Ich könnte aber ebenso gut auch überflüssige Produkte für bloße Modebedürfnise entwerfen. Daher tragen wir als Designer eine hohe Verantwortung, wir entscheiden mit, in welche Richtung wir alle rudern.

Momentan heißt die Richtung ja eher

Ja, es ist verrückt: Die Prognosen zur Beschleunigung und Dekadenz des Konsumverhaltens werden real. Meine Haltung dazu ist eindeutig: Konsumiere weniger. dafür besser. Daher widme ich meine Arbeit der Entwicklung funktional wie formal langlebiger, hochwertiger und menschengerechter Produkte. Der so entstehende Mehrwert ist für den Nutzer und auch für den Hersteller gut. Mir geht es nicht darum, neue Formen zu finden, sondern um eine neue Beziehung zwischen Produkt und Nutzer. Hier in der Schweiz gibt es viele Unternehmen, die schon immer so gedacht haben.

Gehen wir mal ein paar Jahrzehnte zurück. Paolo Fancelli hat sein Abitur in der Tasche und will Maschinenbauer werden. Wieso das?







Ich hatte mich einfach in die falsche Richtung orientiert. Damals habe ich mich leidenschaftlich für Autos und deren Formgebung begeistert. Das Auto fasziniert mich übrigens heute noch, allerdings eher ältere Modelle, bei denen die Kreativität der Ingenieure eine spannende Vielfalt von Lösungen hervorbrachte. Die heutigen Autos sind mir oft zu irrational, zu inszeniert. Also habe ich mich als Abiturient umgehört, wo man lernen kann, Autos zu zeichnen. So jedenfalls heißt es im Italienischen, da kennt man keinen Designer, sondern den Designatore, den Architetto oder den Progettista. Ich wollte Architekt sein, aber für mechanische Dinge, also für Autos, Velos, für technische Produkte allgemein. Also folgte ich der Empfehlung, zuerst Maschinenbau zu studieren und dann in die Autoindustrie zu gehen. Erst in Zürich, im Schatten des Maschinenbaugebäudes der ETH habe ich vom Industriedesign

Wie schnell haben Sie dann gewechselt? Nach etwa einem Jahr bin ich zur ECAL nach Lausanne gegangen, weil dort nach dem Motto Form follows Function gelehrt wurde. Sofort habe ich verstanden, dass es nicht nur um das Zeichnen und die Ideenrealisierung geht. Wichtiger war für mich, mit jedem Projekt wieder Neuland zu betreten. Das war und ist eine wesentliche Motivation. Ich könnte nicht jahrelang am gleichen Objekt arbeiten,

ich brauche diese Abwechslung. Damit verlor die Autoindustrie ihre Anziehungskraft.

Sie sind tatsächlich bis heute nicht auf ein besonderes Thema spezialisiert.

Genau, ich versuche ein möglichst breites Spektrum zu bearbeiten. Ganz anders als ein Autodesigner oder ein Lichtdesigner, die meist dauerhaft ihrer speziellen Branche treu bleiben. Ich komme als nicht spezialisierter Quereinsteiger in die Entwicklungsteams und kann so ganz andere Sichtweisen einbringen. Es geht ja beim Design auch darum, weiter zu sehen, als es das Pflichtenheft verlangt. Würde man nur die Vorgaben erfüllen, dann bliebe man immer auf den bekannten Wegen. Ich habe aber als Designer die Chance, Lösungen zu finden, die niemand sonst im Blick hat. Dieses Feilen an den Grenzen macht Freude, ist aber immer auch eine Gratwanderung mit dem Risiko abzurutschen. In der Konzeptionsphase bringt man dabei ganz stark seine Persönlichkeit ein, das ist sehr emotional. Denn dabei schöpft man aus seinem persönlichen Hintergrund, der sich durch Reisen, Beobachtungen oder umgebende Menschen laufend verändert.

Sie arbeiten in der Regel alleine. Was sagen Ihre Kunden dazu?

Design ist im Grunde eine Vertrauenssache – das ist unabhängig von der Größe des Designbüros. Weil der Erfolg erst drei oder vier Jahre nach der Markteinführung kommt, muss der Kunde dir vertrauen. Daher wähle ich meine Kunden gezielt aus und versuche zu spüren, ob ein Vertrauensverhältnis entsteht. Das klappt am besten bei eigentümergeführten Unternehmen, wenn der Patron mit am Tisch sitzt. Während eines Arbeitsaufenthaltes in den USA habe ich die dort sehr direkten Entscheidungs- und Kommunikationswege schätzen gelernt. Und auch, dass es ein Privileg ist, mit dem Inhaber direkt zu sprechen. Aber du musst auch den Blick des Patrons ertragen, wenn das Produkt nicht so erfolgreich wird wie ge-

Apropos Patron. Wie war denn das bei Aebi, wo Sie im Büro Walser das Erbe von Willy Guhl antraten?

Man muss sich das einmal vorstellen: Aebi kommt aus einer sehr traditionsreichen Branche, war und ist eine Maschinenfabrik mit lauter Praktikern und Ingenieuren. Und dann erscheint dort Anfang der 1970er Jahre ein Lehrer der Lausanner Kunstgewerbeschule mit Gestaltungsideen. Aber er durfte kommen, weil die Tochter des Aebi-Patrons auch in der Kunstgewerbeschule gearbeitet und Guhl persönlich eingeladen hat. Sie hat es geschafft, ihren Vater zu überzeugen, Guhl zu empfangen. Und so konnte Willy Guhl die Designtradition bei Aebi begründen.

Bergtransporter, wie sie Aebi produziert, sind eine sehr spezielle Sache.



49

2/12 design repo



Ja, der Ursprung des Bergtransporters ist der Einachser, gekoppelt mit dem ebenfalls einachsigen Anhänger. In der Schweiz gibt es übrigens Einachser-Rennen, wo stolze Besitzer mit ihrem Urtransporter durch bitteres Gelände jagen. Dann kam das Allradfahrzeug mit längsgelenkten Achsen, damit es sich der Bergkontur anpassen konnte, ein richtiges Fahrzeug also, mit einem richtigen Fahrersitz. Mit der Zeit veränderte sich der Transporter immer mehr. Schützte zunächst nur eine Plane den Fahrer, wurde daraus bald ein festes Dach. Auch in anderen Bereichen kamen immer mehr Blechteile hinzu. Irgendwann dann stellte man die Motorhaube oder die Kotflügel aus Polyethylen im Rotationsverfahren her. Endlich waren Freiformelemente auch in 100er-Stückzahlen wirtschaftlich machbar - das ist so, als hätte man beim Auto plötzlich ein paar Gänge mehr. Wenn man nur Bleche abkanten kann, muss man die Formen vereinfachen, beruhigen. Aber mit den Aebi-Maschinen musst du grobe Arbeiten erledigen, da ist Ästhetik nicht alles. Da kann die Gestaltung auch etwas lauter werden.

Da ist Rot ja die passende Farbe.

Wer mit seinem roten Aebi durch das Dorf fährt, ist stolz auf sein Fahrzeug. Dem kannst du keine Maschine entwerfen, die wie ein Mixer oder wie ein Comic-Auto aussieht. Sie muss Stabilität und Zuverlässigkeit visualisieren, daher hat

der Transporter einen ernsthaften Blick, lächelt aber gleichzeitig zur Seite hin. Die Fahrzeugecke hat mich besonders herausgefordert. Denn man sieht sie ständig aus unterschiedlichsten Perspektiven, am Hang, in der Garage, auf der Straße, auf der Rampe zum Heulager. Diese Ecke war entscheidend, dynamische Linien hingegen eigentlich weniger.

Das Fahrerhaus zeigt aber dennoch sehr bewegte Linien.

Ja, aber nicht im Sinne von Geschwindigkeit. Die Bewegung ist großzügiger, weicher und hat ein klares Motiv. Als Fahrer schaut man hier auf den Schneepflug, den Heuballen oder einfach nur auf den Weg. Also nicht wie auf der Autobahn zum Horizont hin. Daher ist die Frontscheibe so tief heruntergezogen - das vermittelt schon von außen, dass man hier eine gute Sicht hat.

Ieder der beiden Kabineninsassen muss arbeiten und benötigt seine Freiheitsgrade. Da fiel mir das Bild von zwei Tropfen ein, die auf der Wasseroberfläche Kreise erzeugen, sich überlagern. Und genau diese fließenden Kreislinien wurden zum charakteristischen Element des Interieurs. Dort, wo sich diese Linien schneiden, entstehen Flächen, die ich zu Mulden erweitert habe. Für ein sehr technisch geprägtes Produkt ist das eine sehr organische Gestaltung. Es ging mir darum, eine Geste zu erzeugen, nicht nur ein Design. Nun kann man fragen, ob

das Styling ist. Ich denke aber nicht, denn die freien Formen stehen hier durchweg im Dienst der Arbeitsabläufe - und das ist weder modisch noch zweckfrei. Viele Elemente werden übrigens stückzahlbedingt aus Standardprogrammen zugekauft. Diese Komponenten so zu integrieren, dass man sie nicht als Fremdkörper wahrnimmt, ist eine große Herausforderung. Aber weiß der Nutzer, dass er da einen

Fancelli fährt?

Das bezweifle ich. Aber darum geht es mir auch nicht. Ich bin zwar stolz auf meine Produkte, aber eine Maschine wird nicht durch den Namen des Designers gut, sondern durch ihre Funktion. Da fällt mir das Interview mit Alexander Neumeister im design report ein. Das war wunderbar, denn Neumeister gibt sich hier ganz bescheiden, obwohl er enorm komplexe Dinge gestaltet hat. Er wurde durch sein anerkanntes Werk zu dem. was er ist, nicht umgekehrt.

Wenn morgen eine gute Fee zu Ihnen käme und Sie einen Gestaltungswunsch frei hätten – wäre das ein Auto?

Hm, das ist eine schwere Frage. Aber ich denke, das wäre etwas anderes als ein Auto. Ein Zug vermutlich, ein neuer "Cisalpino", aber mit ganz anderen Qualitäten als der heute bestehende.

Interview: Armin Scharf Fotos: Stefan Pangritz