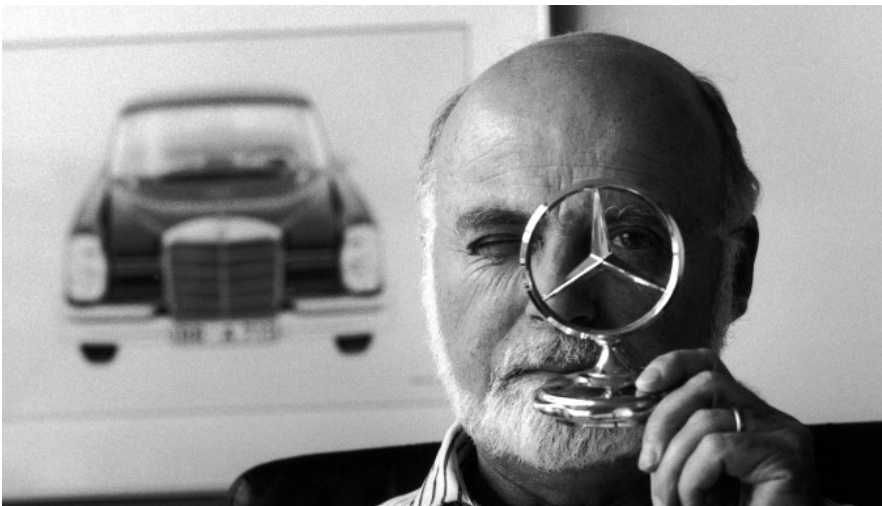


Bruno Sacco wird 90

## Die südliche Seele im teutonischen Ding

**Was als typisch deutsch gilt, ist oft das Werk von Italienern: Dem Automobildesigner Bruno Sacco, der von 1975 an das Erscheinungsbild der Mercedes-Limousinen prägte, zum neunzigsten Geburtstag.**

Von NIKLAS MAAK



© Gianni Berengo Gardi/Laif

Mit den Augen sieht er besser: Bruno Sacco hat deutschen Autos Schliff verpasst.

Wenn man sich Neuwagen anschaut, fällt auf, dass seit einiger Zeit verstärkt mit den Qualitäten Werbung gemacht wird, die dem Herstellerland zugeschrieben werden: Fiat montiert an Sitzen und Scheiben seiner Autos kleine italienische Flaggen, bei Renaults Sportwagenmarke Alpine prangt die französische Tricolore am Auto, der Autohersteller Volvo, der längst zu einem chinesischen Großkonzern gehört, näht schwedische Fahnen ins Interieur und erklärt allen Ernstes, die Scheinwerferform der neuen Volvos sei „von Thors Hammer“ inspiriert. So will man in Zeiten immer austauschbarer Technik und Form seine Produkte über das Versprechen von Dolce Vita, Savoir-vivre oder hyggelastigem Wikingertum an den Kunden bringen.

Auf den Listen der Dinge, die international als „typisch deutsche“ Produkte gelten, stehen die Fahrzeuge von Mercedes ziemlich weit oben. Das Interessante ist allerdings, dass die Wagen, die den positiven Ruf von Mercedes als Krönung des „German Engineering“ – haltbar, sicher,

zeitlos elegant – seit mehr als einem halben Jahrhundert prägen, quasi durchgehend von Designern entworfen wurden, die aus Ländern mit einer fast romantischen Idee von Deutschland nach Stuttgart kamen: Die klassischen Mercedes-Fahrzeuge der Sechzigerjahre wurden von dem Franzosen Paul Bracq entworfen, der in gut einem Monat neunzig wird. Er wechselte Anfang der Siebzigerjahre zu BMW, wo er den Fünfer, den Dreier und den Siebener erfand – alles Fahrzeuge, die zum beispiellosen Erfolg deutscher Automarken in der Welt maßgeblich beitrugen.



© Picture Alliance

Ein Mercedes, S-Klasse, Baureihe W 126

Zusammen mit Bracq arbeitete seit 1958 der 1933 im italienischen Udine geborene Bruno Sacco, der zuvor in Italien bei Pininfarina und Ghia das Metier der Karosseriegestaltung gelernt hatte. Bei Mercedes entwarf Sacco Ende der Sechzigerjahre ein atemberaubendes Experimentalfahrzeug, den C 111: Der goldgelbe, komplex keilförmige Supersportwagen ließ Stuttgart, die Stadt mit der größten italienischen Community in Deutschland, optisch noch dichter an Modena und Maranello heranrücken und gab dem doch eher zur gediegenen Eleganz neigenden Daimler eine bisher ungesehene optische Rasananz.

### **Autos, die höflich aussehen**

1975 wurde Sacco bei Mercedes Leiter der Hauptabteilung Stilistik und revolutionierte das Autodesign. Unter seinem Vorgänger Friedrich Geiger war das Design von Mercedes Anfang der Siebzigerjahre eher barock ausgefallen: Die S-Klasse von 1971 stand mit ihrer doppelten chromschweren Stoßstange wie eine beeindruckende, aber schwer mit Schmuck behängte Operndiva auf der Straße. Sacco brachte 1979 einen Nachfolger auf den Markt, der heute noch als eine der elegantesten Limousinen aller Zeiten gilt: Die S-Klasse der Baureihe W126 war im Windkanal so glatt geformt wie ein Kieselstein im Wasser, Plastikstoßfänger und die sogenannten „Sacco-Bretter“ an den Türen ließen den Wagen wie ein Objekt aus einem Guss und deutlich moderner aussehen als seinen Vorgänger; die im Goldenen Schnitt proportionierte Karosserie zeigte, dass der Entwerfer die Regeln seines Landmanns Leonardo

da Vinci verinnerlicht hatte.

Kleine, aber entscheidende Details wie das zwischen Scheinwerfern und dem mercedestypisch aufrechten Kühlergrill heruntergezogene Metall der Motorhaube gaben dem Auto einen ernst-freundlichen, fast höflichen Gesichtsausdruck, wie er aus dem heutigen Autodesign, wo eher tiefseemonsterartige Blechfratzen dominieren, leider fast vollkommen verschwunden ist: Das Design von Saccos S-Klasse und des noch schöneren 126er Coupés schien sich um guten Kontakt zu den anderen Verkehrsteilnehmern zu bemühen.



© Picture Alliance

Bruno Sacco sitzt in einer Konzeptstudie für den SLK von 1994

Es folgten der populäre 190er, vom Stil her eine verkleinerte S-Klasse, dann die W124er Limousinen mit ebenfalls großen glatten Flächen und 1989 das neue Cabrio SL – und alle trugen den gleichen elegant-entspannten Gesichtsausdruck. Saccos Credo lautete, dass man jeden Mercedes als Mercedes erkennen können sollte, dass das Design möglichst frei von Effekten sein und auch noch drei Jahrzehnte später gut aussehen müsse. Darin liegt eine frühe Idee von Nachhaltigkeit. Anders als Wagen amerikanischer Marken, deren Design wie Mode jede Saison ausgetauscht wird, was sie zum ressourcenverschlingenden Wegwerfobjekt macht, konnte man sich einen Sacco-Mercedes der Achtzigerjahre kaufen und ein Leben lang behalten.

Man kann sagen, dass ein großer Teil der weltweit begehrtesten deutschen Autos von Franzosen oder Italienern gezeichnet wurde – den besten Volkswagen Golf entwarf der Italiener Giorgio Giugiaro, die schönsten neueren Audis der Italiener Walter de Silva, die beste Luxuslimousine der Italiener Bruno Sacco. Was als Ausdruck eines teutonischen Nationalcharakters und deutscher Qualitäten verkauft wird, ist tatsächlich das Ergebnis europäischen Wissens um Technik, Proportion und Form. Am kommenden Sonntag wird Bruno Sacco, der aus Fortbewegungsmitteln Kunstwerke gemacht hat, neunzig Jahre alt.

Quelle: F.A.Z.

---

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2001–2023  
Alle Rechte vorbehalten.