

Interview mit Christian Sumi

Geführt von Urs Hochstrasser am Dienstag, 11. August 2020

Christian Sumi empfängt mich an einem Dienstagabend in seinem Architekturbüro in Hottingen, einem ruhigen Quartier Zürichs oberhalb der rechten Seeseite.

Diverse Gebäudemodelle wecken meine Neugier bereits beim Eintreten, müssen aber noch ein wenig warten. Anlass dieses Gesprächs ist nämlich kein Bauprojekt sondern ein neues Buch über die Citroën DS, das Christian Sumi verfasst hat. Es heisst "The Goddess – La Déesse. Investigations on the legendary Citroën DS" und ist bei Lars Müller Publishers erschienen, einem bekannten Zürcher Verlag im Bereich Architektur, Fotografie und Design.

Im Jahr 1950 in Biel geboren, studierte Christian Sumi Architektur und schloss 1976 an der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) in Zürich ab. 1984 gründete er mit seiner Frau Marianne Burkhalter das Architekturbüro „burkhalter sumi architekten“.

Neben der konkreten Tätigkeit des Bauens beschäftigte er sich jedoch stets auch mit theoretischen Arbeiten im Bereich der Architektur. Zahlreiche Einladungen an Universitäten in aller Welt folgten: ETH Lausanne, Glasgow, Harvard etc., stets blieb aber das Architekturbüro in Zürich der Anker seiner Tätigkeit.

Die angebotene Erfrischung nehme ich an diesem warmen Sommerabend gerne an, und das Interview kann beginnen.

wissen wir. Aber die Mobilität ist einfach nicht wegzudiskutieren. Es sieht so aus, dass es ein Mischsystem zwischen ÖV und privatem Verkehr geben wird.

UH
Gerade jetzt bei Corona hat man gesehen, wenn man ein paar Parameter ändert, wie sich das verschiebt.

CS
Genau!

UH
Das war noch sehr interessant zu sehen, wie es plötzlich möglich war, dass weniger Verkehr war.

CS
Betreffend der neuesten Entwicklung, den „breitpurigen“ SUV, bin ich nicht so sicher, ob das der richtige Weg ist. In dem Quartier, wo wir sind, gibt es zudem viele junge Familien, die gar kein Auto mehr haben. Es sind Familien, die mehr für die Wohnung zahlen, dafür kein Auto mehr haben.

UH
V.a. in ländlichen Gegenden ist man darauf angewiesen. In der Stadt nicht mehr unbedingt. Da nutzt man lieber Mobility⁽¹⁾.

DS als Thema

UH
Wie kamen Sie auf die DS als Thema?

CS
Mein Vater hatte immer solche Autos.

Es ist ja ein Architektenauto, eindeutig.

CS
Es gab viele, viele Architekten, welche dieses Auto fuhren.

Grund für das Buch

UH
Was hat Sie motiviert, das vorliegende Buch zu verfassen?

CS
Ich habe bei Lars Müller vor fast 20 Jahren schon eine Publikation über den DS gemacht.

UH
Ach das ist dieses hier (deutet auf ein Buch in Form eines DS-Umrisses, das auf dem Tisch liegt).

CS
Ja, es heisst „AS in DS“, Alison Smithson in Citroën DS, geschrieben von der englischen Architektin, welche immer in diesen Autos fuhr und sie hat aus dem fahrenden Auto gezeichnet, die Landschaft erlebt. Lars Müller schlug mir dann vor, es neu herauszugeben.

UH
Zuerst als ich das sah, dachte ich: merkwürdig. Und plötzlich kam mir in den Sinn, dass ich es an irgendeinem Teilemarkt, irgendwo gesehen hatte. Aber es ist, glaub' ich, heutzutage schwer aufzutreiben, irgendwo sah ich 400 Euro.

CS
Das macht mich stolz. Wegen des Copyrights musste ich mit Peter Wilson, dem Ehemann der damals schon verstorbenen Alison Smithson verhandeln. Peter Wilson hat angefangen, mich zu „löchern“ über dieses Auto, er hat mich getestet. Und da merkte ich, ich muss mehr wissen. Ich nahm Kontakt auf mit Dani Kunz⁽²⁾ und plötzlich war ich Besitzer einer DS. Von da an habe ich immer so stückweise wieder über dieses Auto geforscht, habe mich mehr informiert usw. Am Schluss hatte ich ein ge-

Ich bin nicht so sicher, ob die neueste Entwicklung des Autos zum breitpurigen SUV der richtige Weg ist.

Stellenwert des Autos

UH
Was denken Sie, welchen Stellenwert nimmt das Auto in unserer Gesellschaft heutzutage ein?

CS
Es ist klar, der Stellenwert ist hoch. Das Auto ist auch umstritten, das

UH
Aha, wie bei mir.

CS
Von daher kannte ich das Auto seit meiner Kindheit. Und es ist ja ein typisches Architektenauto, eindeutig.

UH
Ja? Das war mir jetzt nicht ganz so bewusst.

wisses Wissen und gutes graphisches Material, wo ich dann fand, das kann man jetzt in einem Buch zusammenfassen.

UH

Sind sie mit den Autos auch gefahren?

CS

Ja. Ich bin in dem Sinne auch kein Oldtimerfreak. Privat hatten wir kein Auto, nur ein Büroauto. Der rote DS 23 wurde dann unser Privatauto, mit dem fuhren wir, nach Italien, überall hin.

UH

Es war wahrscheinlich wie früher. Sie fuhren damals wahrscheinlich auch mit Vater und Mutter in die Ferien?

CS

Ja, klar,

UH

Letztes Jahr fuhr ich mit der DS nach Sardinien. Es ist wie früher. Auch für mich ist es kein Oldtimer. Es ist ein Auto, das gut ist für weite Reisen. Und frühkindliche Prägung sowieso.

CS

Für mich ist es ein Gebrauchsgegenstand. Dadurch lernt man es auch kennen, man hat auch alle möglichen Pannen einmal erlebt.

Flaminio Bertoni

CS

Die Faszination an diesem Auto ist der komplexe Zusammenhang zwischen Form, Technik und der Vermarktung eines neuen Lebensgefühls. Citroën hat auch eine der genialsten Marketingabteilungen gehabt.

UH

Ja, es ist wahnsinnig, was sie an Prospekten herausgegeben haben, das sind ja Kunstwerke.

CS

Genau. Die besten Agenturen haben das Auto zum Kultobjekt gemacht und es wurde von der „grossen Masse“ angenommen. Das ist faszinierend. Das Buch handelt im Grunde von diesen Dingen. Ganz wichtig ist ja der Designer... (nimmt das Buch und schlägt es auf) Flaminio Bertoni. Den kennt man sicher in Ihren Kreisen.

UH

Ja, bei uns Citroën-Fans ist er natürlich bekannt.

CS

Wichtig ist aber, dass Bertoni nicht nur den DS (1955) sondern auch den Traction Avant (1934), den 2CV (1947) und den Ami 6 (1961) entwarf. Bei Flaminio Bertoni ist das Interessante, dass seine Arbeit von Brüchen geprägt ist, gegenüber der Kontinuität der Arbeiten von Pinin Farina beispielsweise, denn der Versuch, Motive der vier Autos zu kombinieren scheitert, wie die Fotos zeigen (s. „Hybride“, im Buch S. 139).

UH

Wenn man versucht, den DS umzudesignen, das funktioniert nicht?

CS

Da muss man unterscheiden. Ein wichtiger Aspekt in der Entwicklung ist ja die Überarbeitung von 1967. Das ist ein Geniestreich, wie man mit einem Eingriff, mit der Veränderung der Scheinwerfer und damit der Anpassung der vorderen Kotflügel, das

Auto aktualisiert hat. Die Neufassung der Front wurde nach dem Tode von Bertoni gemacht. Er war ja Künstler, hat Kunst gemacht, war auch Architekt, hatte das Architektendiplom gemacht.

UH

Ah, ok. Dass er Bildhauer war, wusste ich, aber Architekt, das war mir nicht bewusst.

CS

Zuerst dachte ich, länger über Bertoni zu arbeiten. Es gibt ein Archiv, das war zuerst in Varese und ist jetzt in Malpensa, im Flughafen von Milano. Das sollte man natürlich mal durchforsten. Bertoni ist eine ganz illustre Figur. Für Citroën war es dann etwas gewöhnungsbedürftig, dass ein Italiener dieses Auto entwarf. Die Technik, das technische Know-how dagegen ist französisch, wie die Ingenieure Lefèbvre und Magès, und entspricht einer langen Tradition (TGV, Concorde usw.). Es ist also gewissermassen ein modernes gemeinsames europäisches Projekt.

Aufbau des Buches

CS

Grundlage des Buches sind beiden Autos, der ID 19 und der DS 23, die ich analysiere und dann versuche, eine Art Synthese zu machen. Zusätzlich gibt es verschiedene Einschübe, wie die Zerlegung eines DS, die Werbung, ein Autofriedhof in Südfrankreich und die Fotos beider Autos von Unger. Man nimmt sich das heraus, was man will, man kann



An unserem Beruf fasziniert auch, etwas zu zerlegen und es wieder zusammenzusetzen

das Buch auch von hinten nach vorne und wieder zurück lesen.

UH

Die Fotos sind einfach unglaublich gut. Diese Perspektiven!

CS

Das Buch verdankt seinen Wert wirklich den beiden Fotografen Michel Zumbrunn und Heinz Unger, beides hervorragende Fotografen.

Die Charakteristiken der Form sind im Buch schön herausgearbeitet. Die untere Abkantung, die ohne Zierleiste fast noch schöner zur Geltung kommt, oder die Linie, welche sich von der vorderen Stossstange über den Rand der Motorhaube bis zur Windschutzscheibe fortsetzt.

Dann kommen wir auf das Restyling der Front Ende 1967 zu sprechen. Interessant, dass die entsprechenden Skizzen im Buch auch auf der Seite 67 beginnen – Zufall? Es sind Studien von Opron, Dargent und Harmand abgebildet.

Harmand hat übrigens später den Instrumententräger des CX entworfen, „la lunule“, die Mondsichel. In seinem Entwurf von 1967 entspricht die Front exakt dem, was dann gebaut wurde. Beim Heck hat er noch etwas experimentiert.

Wir diskutieren die Mockups verschiedener Entwürfe, deren rechte und linke Hälften unterschiedlich sind oder die Montage der Vorder- und Rückansichten, ein Verfahren wie es beim Architekturentwurf angewendet wird.

Raymond Loewy kommt zur Sprache und seine Studebaker-Entwürfe. Anhand dieser Entwürfe zeigt Christian Sumi die Entwicklung des Kühlers.

CS

Wahrscheinlich wegen Lefèbvre wurde der Kühler unterhalb der Stossstange verlegt. Das heisst, das klassische Motiv des Kühlers wird

„vernichtet“. Das ist wie heute mit dem Tesla. Die brauchen in dem Sinne, so wie ich verstanden habe, nicht mehr einen Kühler. Die Front des Studebaker Commander 1953 von Raimond Loewy ist vergleichbar mit dem DS was die „Verbannung“ des Kühlers betrifft. 5 Jahre später hatte das US-Modell jedoch wieder einen Riesenkühler. Ein Auto ohne Kühlermotiv ist offenbar 1956 für die Amerikaner kein richtiges Auto gewesen.

UH

Nicht imposant genug, wahrscheinlich. Audi ist ja ein Beispiel für die grosse Renaissance des Kühlergrills, der dominiert die ganze Front.

CS

Ja, das geht heute in eine völlig andere Richtung. Aber eben das hat mich fasziniert, dass beim DS gewisse Elemente unter dem Auto verstaut werden, wenn man so will. Da ist auch die Verschalung der Unterseite des Autos ... (blättert) ... die Schürze vorne hat dieselbe Farbe wie die Motorhaube, die Illusion, dass die Unterseite des Autos Teil der Karosserie ist Das ist der Zusammenhang zu dem Foto vom jugendlichen Flaminio Bertoni (im Buch S.9), der sein Modellauto mit der Unterseite dem Betrachter zugewandt zeigt.

UH

Stimmt, das hatte ich mich nie gefragt, aber es ist so.

CS

Ein „normaler“ Designer würde es von oben zeigen, er zeigt es von unten. (blättert weiter...)

Zerlegung einer DS

CS

Mit Studenten haben wir 2009 ein Auto zerlegt. (Im Buch S. 92)

UH

Das ergab sehr schöne Anschauungsbilder der verschiedenen Komponenten, der Teile und des Ganzen für die Analyse.

CS

In der Garage von Dani Kunz haben

wir den DS zerlegt und Heinz Unger hat fotografiert. Da erkennt man beispielsweise die Dichtungsbänder (Türgummis, etc.), die für das bündige Fügen der einzelnen Karosserieteile – ein wichtiges Merkmal des Autos – entscheidend sind. Oder das Bild mit den demontierten Kotflügeln und Türen zeigt die Grundlinie im Längsschnitt des Autos (im Buch S. 97) usw. Das Zerlegen ist, neben der Analyse der Seitenansichten, den Foto-Collagen, der Draufsicht ein weiterer Weg, sich diesem Auto anzunähern. Das ist vielleicht auch etwas, das uns an unserem Beruf fasziniert: Etwas zerlegen, und es wieder zusammensetzen.

Marketing und Werbung

Christian Sumi blättert weiter und wir kommen zur Werbung. Zuerst die Darstellung der Technik durch Analogien, wie eine Luftmatratze auf dem Wasser, oder Himmel und Meer.

CS

Das Bild ist von Helmut Newton, einem berühmten Fotografen aus der Modewelt. Neben der attraktiven Frau wird das Auto gar nicht mehr gezeigt, sondern nur noch die Icons: Der Autoschlüssel mit dem Doppelwinkel und der typische vor dem Lenkrad liegende Schalthebel. Das Auto ist damals schon so bekannt, dass man es an diesen beiden Teilen sofort erkennt. 1955 hat man die Vorzüge des Autos noch und noch erklärt, immer wieder, wie beispielsweise die Rundumsicht von 2.25 m².

UH

Es war glaube ich auch relativ neu, dass es plötzlich farbig wurde (Im Buch S. 174).

CS

Die Farben, ja genau: Es gab eine ganze Palette. Der Prospekt von 1963 ist interessant, wegen dem Zusammengehen von Schrift und Bild, die Aerodynamik (Text als Luftstrom, im Buch S. 188), dann die Federung (Text als Strassenbuckel, S. 190) und so weiter.

UH

Das ist dann schon sehr speziell, z.B.



der Prospekt mit der prismenartigen Zerlegung der DS (im Buch S. 192)

CS

1967 wird es einfach „dynamisch aufgeladen“.

UH

Jetzt spielerisch, ja.

Museum of Modern Art

UH

Wie geschah es, dass sie dem MoMA die DS 23 schenkten?

CS

Der blaue ID 19 ist jetzt im Verkehrshaus Luzern und der rote DS 23 ist in der Design-Sammlung des Museum of Modern Art. Das ist natürlich eine grosse Ehre. Das Museum hat nur eine kleine Autosammlung. Es ist das neunte Auto. Man kann nachschauen, was sie für Autos haben^(3, 4, 5).

Das war ein Zufall, weil ich den jetzigen Direktor der Designabteilung des Museums kenne. Dieser kannte das Buch, das ich bei Lars gemacht habe (*nimmt „AS in DS“ zur Hand*). Dann habe ich ihn mal getroffen. Der fragte, was machst du mit deinem Auto. Und ich sagte, ja, ich möchte es jetzt „abstossen“, verkaufen. Da sagte er: Warte noch, das könnte uns eventuell interessieren. Drei Monate hörte ich nichts, dann kam die Mitteilung, dass sie das Auto sehr gerne in die Sammlung aufnehmen. So wurde es dann verschifft und mit dem Flugzeug nach New York geflogen.

Es hätte dieses Jahr eine Ausstellung geben sollen, ich glaube u.a. über die neuen Akquisitionen und wir wollten bei dieser Gelegenheit das Buch dort vorstellen. Das ist wegen Corona alles ins nächste Jahr verschoben worden. Deshalb machen wir jetzt im Ladenlokal im H100/Bogen 33 die Vernissage.

Wir sprechen über die bevorstehende Vernissage und spekulieren, ob viele vom DS-Club kommen werden.

CS

Die Mitglieder sollen das Buch kaufen, das ist das Wichtigste (*schmunzelt dabei*).

UH

(Lacht) OK!

CS

Zum Buch muss man sagen, es ist kein typisches Autobuch. Die sind grösser und auf Hochglanz. Es wendet sich sicher an Autoliebhaber, aber vor allem an Gestalter, Designer, Architekten, Grafiker usw. Es ist ein Versuch, das Auto in seiner formalen Erscheinung, seiner Gestalt vor dem Hintergrund seiner technischen Innovationen zu verstehen.

Das wäre eigentlich der perfekte Abschluss des Interviews gewesen. Dann kommen wir jedoch darauf zu sprechen, welche Front und welche Karosserieform uns am besten gefällt. Dabei weist Christian Sumi auf einen interessanten Umstand hin, der mir so nicht bewusst gewesen war:

UH

Ich finde, Flaminio Bertonis Form kommt beim Basismodell schon am besten zur Geltung.

CS

Ja, aber (*greift zum Buch*) ich weiss nicht, ob Sie das gesehen haben. Der Witz ist ja, dass die Zeichnung des Cabriolets von 1954 ist, also vor der Limousine 1955.

UH

Ah, OK.

CS

(*Blättert im Buch*) Das wäre vielleicht noch interessant für Ihre Mitglieder. Die Zeichnung des Cabrios ist von 1954 (im Buch S. 39), es gibt datierte Zeichnungen (*blättert weiter*).

UH

An den verschiedenen Stadien in den Zeichnungen sieht man, wie sehr er mit dem Heck gekämpft hat.

CS

Ja das Heck des Cabriolets war einfacher (im Buch S. 37).

Anmerkungen:

- 1) Schweizer Carsharing-Anbieter
- 2) Firma Häfliger und Kunz, Citroën-Restaurationen, Däniken SO
- 3) www.pressreader.com/canada/the-province/20180420/28222306354793
- 4) www.moma.org/collection/works/?classifications=38&include_uncataloged_works=1
- 5) <https://driving.ca/auto-news/news/how-a-car-winds-up-in-the-museum-of-modern-art>

HP