



Grossmutter-Piste

Wer sanfte Hänge liebt,
wird in Sörenberg fündig

Wintersport — 79

Häberlis Autokritik

Der Gestalter sieht bei den
Elektro-SUV noch Potenzial

Ford, Tesla und Jaguar — 77

The Niederbüren Blues

Sonntagsausflug in die Ostschweiz, wo ein Pop-Rock-Museum hundert Jahre Musikgeschichte zusammenfasst



«Ich hätte mir damit auch ein schönes Haus oder vier Ferrari kaufen können»: Roland «Tschibii» und Uschy Grossenbacher mit den Blues Brothers

Daniel J. Schüz (Text)
und Daniel Ammann (Foto)

Wer die Ostschweiz kennen lernen will, sagt eine, die den Kanton auf höchster Ebene repräsentiert, der darf fünf Orte nicht verpassen: Der höchste ist der Gipfel des Säntis, der historisch wertvollste die Stiftsbibliothek im Kloster St. Gallen, der schönste die Uferpromenade von Rapperswil, der erholsamste die Therme in Bad Ragaz. Der spannendste Ort aber ist das Rock-Pop-Museum. Unter einer alten Eisenbahnbrücke zwischen Niederbüren und Bischofszell hat Roland Grossenbacher vor sechs Jahren sein Lebenswerk realisiert. Er sei «eifach de Tschibii», sagte Grossenbacher, als er wenige Monate später die prominenteste Besucherin des Kantons begrüßte: Karin Keller-Sutter, damals noch Ständerätin, stand mit der örtlichen FDP-Sektion vor der Tür. Tschibii steht englisch für GB wie Grossenba-

cher: «Alle nennen mich so!» Und sie, lachte die prominente Besucherin, müsse mit dem Kürzel Ka-Ka-Es leben. «Aber sag mir einfach Karin!», fuhr sie fort und gab sich so gleich als Punk-Fan zu erkennen: «Hast du auch was von The Clash?»

Am Anfang des Museums stand eine «stattliche runde Summe», die ein verstorbener Onkel seinem musikbegeisterten Neffen vermacht hatte. «Ich hätte mir damit auch ein schönes Haus kaufen können oder vier Ferrari, aber wir wollten lieber wieder mehr Platz in der Wohnung haben und vor allem etwas für die Musikkultur tun.» Ein Leben lang hatte Tschibii, selber ein grosser Kinks-Fan, allerlei Erinnerungsstücke, Autogramme, Plakate, Awards und Alben gesammelt und damit die Wohnung gefüllt. Jetzt vermittelte die Gemeinde Niederbüren ihm die Räumlichkeiten im ersten Stock einer stillgelegten Textilfabrik, über einen vertrauenswürdigen Mittelsmann in Deutschland er-

warb er weitere Exponate – darunter die besonders rare, vollständige Sammlung aller 45 Golden Awards der Beatles aus den USA. Schliesslich gründete Tschibii den Verein Rock-Pop-Museum Niederbüren. Seither rockt das alte Industriegelände im Sornpark.

«Jede Führung ist exklusiv, keine sieht aus wie die andere»

Am Eingang des Museums beginnt die Geschichte der Populärmusik mit dem Foto und einer Originalunterschrift von William Christopher Handy. «Man kennt ihn vor allem als «Dabeljusieitsch», schmunzelt Tschibii, und natürlich als Legende, als Vater des Blues schlechthin. Mit seinem «Saint Louis Blues» hat er den wohl ersten Pop-Song in die Welt gebracht; das Stück ist seither in allen möglichen Stilen – vom Jazz über Rock'n'Roll bis zur Dorfmusik – neu interpretiert und weiterentwickelt worden. Zum Beweis legt

Tschibii den Finger auf den Touchscreen seines iPads, schon dröhnt der Evergreen durch den Raum – und durch die Zeit: Der fetzige Blues dokumentiert in den unterschiedlichsten Variationen hundert Jahre Musikgeschichte. Und die hat Tschibii ziemlich lückenlos in der Hand: «Da drin», sagt er und verweist auf den kleinen Bildschirm, «sind 250 Audio-Files abgespeichert und doppelt so viele Videoclips. Die kann ich auf die individuellen Wünsche der Besucher abstimmen.»

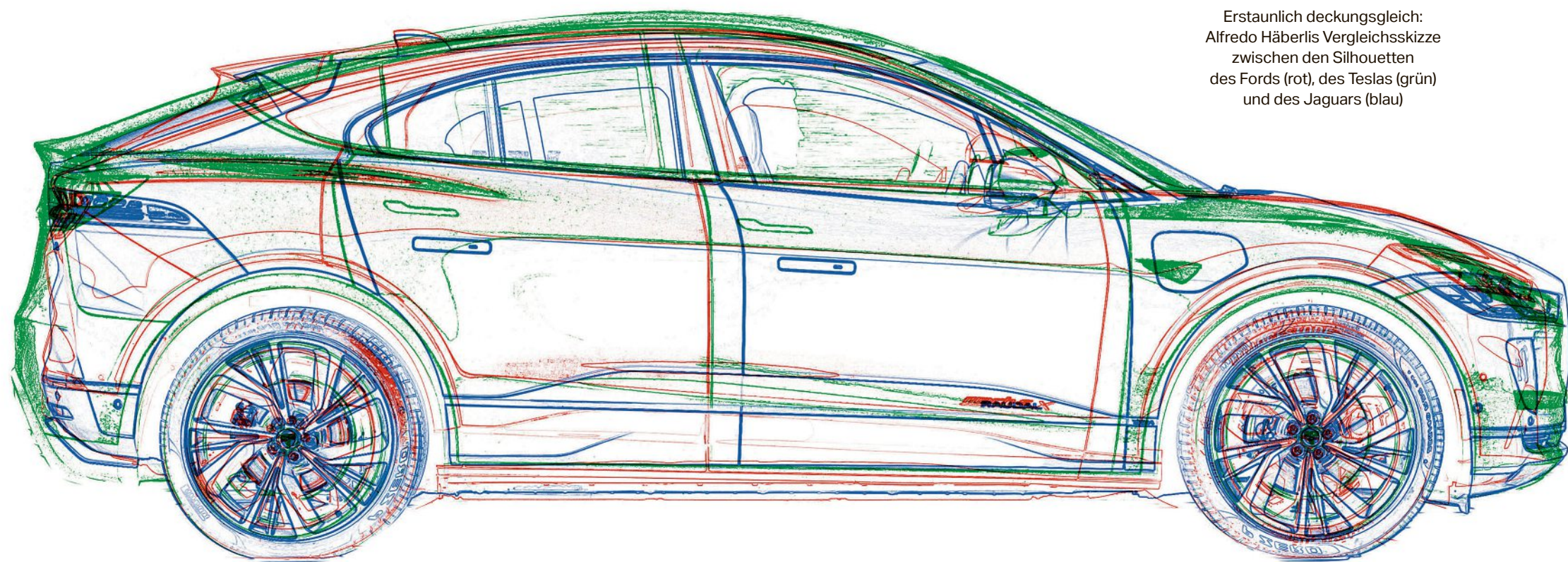
Er will nicht intellektuell belehren. «In unserem Museum hängen keine Zeitungsausschnitte an der Wand!» Vielmehr soll der Streifzug durch die Pop- und Rock-Historie als sinnliches Erlebnis wahrgenommen werden, vor allem natürlich als Ohrenschauspiel, aber auch, über einen grossen Bildschirm, als Augenweide.

Abgesehen vom jeweils ersten Samstag im Monat, wenn die Pop-

Rock-Museumstür jedem uneingeschränkt offensteht, müssen sich Besucher gruppenweise voranmelden. «So können wir auf individuelle Bedürfnisse eingehen», verspricht Tschibii. «Beatles-Freunde kommen ebenso auf ihre Kosten wie die Fans der Blues Brothers, von Elvis, Michael Jackson oder Lady Gaga. Jede Führung ist exklusiv, keine sieht aus wie die andere.»

Ein paar Jahre noch – dann will Tschibii die Verantwortung für sein Lebenswerk dem Verein übergeben. Vorerst aber hofft er auf einen erneuten Besuch von Ka-Ka-Es, diesmal als Bundesrätin.

Anreise: Per Postauto von Uzwil und Bischofszell bis zur Haltestelle Museum in Niederbüren.
Öffnungszeiten: Freier Zutritt am ersten Samstag des Monats, 9–12 Uhr, sonst Gruppen nach Voranmeldung.
www.rockpopmuseum.ch



Erstaunlich deckungsgleich: Alfredo Häberli's Vergleichsskizze zwischen den Silhouetten des Fords (rot), des Teslas (grün) und des Jaguars (blau)

Beim Design steht der Wandel noch aus

Die Wende vom Verbrennungsmotor zur Elektromobilität biete Autodesignern mehr Freiheit, heisst es. Designer Alfredo Häberli hat für die SonntagsZeitung den neuen Ford Mustang Mach-E mit Tesla Model Y und Jaguar I-Pace verglichen



Ford Mustang Mach-E: «Griff ins Archiv»

«Ford hat den Dachkantenspoiler beim Mach-E in der gleichen Farbe wie das Dachfenster gehalten und dadurch kaschiert – ein gelungenes Detail. Zudem sind die Rücklichter des Mustangs der 60er-Jahre neu interpretiert und integriert worden. Genau diese Eigenständigkeit ist heute so rar. Das heisst aber nicht, dass der Griff ins Archiv immer zum Erfolg führt. Aber mir gefällt der Mach-E.»



Tesla Model Y: «Ohne klaffenden Kühlergrill»

«Beim Tesla gefällt mir die Freundlichkeit der Frontpartie, die ohne einen klaffenden Kühlergrill und mit sehr wenig Linien auskommt. Der Entwurf möchte bewusst neutral sein, also nicht auffallen – deshalb kommt er in der Schweiz so gut an. Allgemein werden die Autos dezenter, freundlicher, ohne jedoch ins Kindliche zu kippen. Bei Tesla ist dies bis dato bei allen Modellen der Fall.»



Jaguar I-Pace: «Mehr Details»

«Die Eleganz des Jaguar I-Pace hat mich von Anfang an angesprochen, und ich war erstaunt über seine schnelle Markteinführung. Auffallend ist die kurze Frontpartie, die dem Entwurf etwas Futuristisches gibt. Den Jaguar zeichnen mehr Details aus als die beiden anderen Modelle in diesem Vergleich. Sie sind sehr sorgfältig gestaltet und lassen den Blick des Betrachters darauf verweilen.»

Dieter Liechti

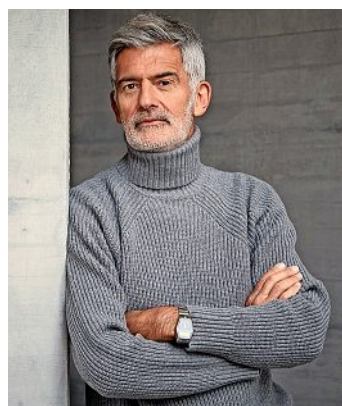
«Jetzt sind wir an einem Punkt, an dem Design wieder etwas mehr Raum erhält», freute sich VW-Chefdesigner Klaus Bischoff im Spätsommer dieses Jahres. «Unsere Chance ist, das zu nutzen, zu begreifen und den Freiraum auszuweiten und zu gestalten.» Bischoff, der seit 31 Jahren bei VW im Design arbeitet und mit seinem ID.3 ab 2020 die Elektromobilität aus der Nische führen will, erklärte in einem Interview mit der FAZ: «Bei Elektroautos ist der Motor nicht mehr das gestaltbestimmende Element. Kraft und Prestige wurden an der Länge der Motorhaube gemessen. Das wird sich jetzt ändern.»

Tatsächlich? Die «SonntagsZeitung» hat den Schweizer Designer Alfredo Häberli darum gebeten, den Mitte November mit viel Brimborium in Kalifornien enthüllten Ford Mustang Mach-E (kommt Ende 2020) mit dem bereits seit 2018 auf unseren Strassen fahrenden Jaguar I-Pace und dem ebenfalls für 2020 angekündigten Tesla Model Y zu verglei-

Disziplinierte Sinnlichkeit

Alfredo Häberli, 55, ist Industriedesigner mit eigenem Studio im Zürcher Seefeld, in welchem er unter anderem für Firmen wie die finnische Iittala Ikonen unserer Zeit entwickelt. Er hat ein offenes Auge für das Schöne sowie Verwunderliche dieser Welt, offeriert neue Denkweisen und Blickwinkel und ist sich bewusst, dass es für das Erzeugen von Poesie sowohl Sinnlichkeit braucht als auch Disziplin.

www.alfredo-haerberli.com



chen. «Von aussen betrachtet ist bei diesen drei Elektroautos von der Chance zum Wandel auf den ersten Blick nichts zu entdecken», lautet sein ernüchterndes Fazit. «Erst beim genauen Hinschauen lassen sich Neuerungen wie die reduzierten Lufteinlässe, das Weglassen des Kühlergrills oder des Auspuffrohrs erkennen.»

Alle drei Modelle orientieren sich an SUV

Das erstaunt den Möbel- und Interiordesigner, der bereits mehrere Projekte für die Automobilindustrie realisiert hat – eines zu einem batterieelektrischen SUV. «Mit der rasanten Entwicklung der technischen Möglichkeiten bestünde heute die Chance, das Auto von innen nach aussen zu entwerfen», so Häberli. «Denn wenn das autonome Fahren in 10, 20 Jahren Realität geworden ist, werden wir immer mehr Zeit im Auto verbringen. Doch diese Chance ist bis jetzt nicht genutzt worden.» Stattdessen hätten sich die Designteams laut Häberli auf das sogenannte Shapen der äusseren Form konzentriert.

Kein Wunder also, unterscheiden sich auch batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) «nur marginal voneinander», wie der Vergleich von Jaguar I-Pace, Tesla Model Y und dem eben vorgestellten Ford Mustang Mach-E beweist. «Die Unterschiede der Silhouette liegen bei wenigen Zentimetern», so Häberli.

«Alle drei Entwürfe suchen die Sportlichkeit sowie die Eleganz des grossen Volumens der ach so beliebten SUV. Sie versuchen die Masse der Fahrzeuge mit wenig Linien und mit gliedernden Lichtkanten optisch zu verschlanken.» Das scheint zu gelingen, wie der Designer feststellt: «Von der Seite betrachtet wirken die drei Fahrzeuge dynamisch, die nach hinten fallenden Dachkanten nehmen viel vom Volumen weg, was wesentlich zur Unterscheidung gegenüber den klassischen und eher kastenartigen SUV beiträgt.»

In allen drei Innenräumen fällt die Konzentration auf den Screen auf, wofür Tesla bei seinem ersten Marktauftritt noch belächelt wurde. «Im Model Y ist der Bildschirm quer positioniert, im neuen Mustang hoch, so wie im ersten Tesla

Model S», staunt Häberli. Er ist der Meinung, dass der hochwertige und eher klassische Innenraum des Jaguars zur Marke passt. «Doch vielleicht wäre es an der Zeit, diesen zu vereinfachen: Braucht es weiterhin so viele Knöpfe und Regler? Warum muss jeder Lüftungsschlitze mit einer Chromleiste dekoriert werden? Sind so viel unterschiedliche Materialien nötig?», fragt er sich. «Im Jaguar ist jede Zierleiste, jeder Knopf, jeder Griff eine Kunstform für sich.»

Während Alfredo Häberli hofft, dass die Automobilindustrie in der aktuellen Phase des «Reset & Restarts» mehr Motivation zeigt, um die Designer zu Höchstleistungen zu führen, warnte der Porsche-Chefdesigner kürzlich in einem Interview vor allzu grossen Hoffnungen: «Erst wenn sich die Elektromobilität etabliert und wie der Verbrenner über viele Jahrzehnte weiterentwickelt, wird es beim Autodesign viel grössere Freiheiten geben als jetzt», so Michael Mauer. «Aber in Zukunft wird ein Elektroauto nicht mehr die Form des heutigen Benziners oder Dieselaautos erhalten.»