

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 23 (2010)

Heft: 3

Artikel: Vom Steilhang zur Trottoirkante : Designer Paolo Fancelli bringt dem neuen Aebi-Fahrzeug Kultur bei

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-154365>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

VOM STEILHANG ZUR TROTTOIRKANTE

Aebis neuester Mehrzwecktransporter

blickt uns an wie eine Kuh: kraftvoll und
stolz. Und das Gesicht hat einen Dalí-Schnauz.

Text: Meret Ernst, Foto: Alexander Jaquemet

Das Signalarange sticht ins Auge. Paolo Fancelli hat mit dem «VT 450» das neueste Fahrzeug für Aebi gestaltet: ein Mehrzwecktransporter mit Turbodiesel, Bordcomputer und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 Kilometern pro Stunde. «Drei Projekte in einem», sagt der Designer und lacht. Erstens lotete Fancelli den engen gestalterischen Spielraum für Karosserie und Innenraum aus. Zweitens spiegelte die Maschine sein Credo, wonach die Nutzerin, der Nutzer im Mittelpunkt des Entwerfens stehe. Denn mit dem «VT 450» habe er auch einen Arbeitsplatz für Bauern oder Gemeindearbeiter entwickelt. Und drittens zeuge das Fahrzeug davon, dass er zusammen mit anderen Designern die Firma Aebi auf ihrem Weg zum Nutzfahrzeughersteller begleitet habe.

Seit 1991 entwirft der Industrial Designer für Aebi. Nach dem Studium heuerte er bei Ludwig Walser an. Walser hatte seinerseits den Stab von Willy Guhl übernommen und galt wie jener als Hausdesigner für die Zweiachser des Burgdorfer Mähmaschinenbauers (siehe HP 5/89). Sich in diese Tradition zu stellen, erfüllt Fancelli sichtlich mit Stolz. Als er sich 2000 selbstständig machte, hatte er bereits drei Jahre an der Entwicklung der neuen Generation von Hang-Geräteträgern gearbeitet, die 2002 unter dem Namen «Terratrac 270» auf den Markt kommen sollten. Ludwig Walser überliess ihm freie Hand, und so konnte er die Zweiachser weiterhin betreuen.

MIT DEN GROSSEN SCHRITT HALTEN Der Zeitpunkt war gut, mit dem «Terratrac 270» fuhr Aebi ins Neuland. Zum ersten Mal standen nicht nur Blech, sondern auch Kunststoffe wie Polyethylen für Verschaltungen zur Verfügung, die nun mechanische Komponenten umhüllten. Die typischen älteren Aebi-Maschinen waren aus Blech und Stahl geschweisst, kantig, praktisch, robust – und durchgängig rot. «Für jede Abkantung brauchte es eine eiserne Begründung», erinnert sich Fancelli. Ludwig Walser favorisierte pyramidale Formen, damit die Geräte möglichst stabil am Hang stehen. Fancelli hingegen schlug ein Design aus waagrechten Schichten vor. Ein Grund dafür war, dass die Maschinen inzwischen kräftiger und grösser geworden waren. Die hintere Achse der alten «Terratracs» etwa schloss bündig mit der Kabine und dem Motor – «als wäre ein anderes Fahrzeug reingeknallt»; die vordere Achse, welche die Werkzeuge aufnimmt, schwamm weit weg vom Hauptvolumen. Was tun?

Fancelli verlängerte die Diagonale auf der Seite, indem er die Farbteilung zwischen der Farbe Grau und dem typischen Aebi-Rot schräg nach vorne fallen liess. Das vermittelt optisch, wie die Kraft hin zu den Werkzeugen führt.

AUSGEZEICHNETE FORMGEBUNG Schichtbetontes statt pyramidales Design prägt auch den Mehrzwecktransporter «VT 450». Er wurde mit dem Design Preis Schweiz 2009 in der Kategorie Market ausgezeichnet. Ab 2005 arbeitete Paolo Fancelli an diesem von Grund auf neu entwickelten Modell. «Er muss dem Vergleich mit Fahrzeugen internationaler Konzerne standhalten. Das hiess Kunststoff-Verschaltungen und ein zeitgemässer Eindruck.»

Doch da gab es ein kleines Problem. Anders als grosse Fahrzeughersteller fertigen die Burgdorfer in Kleinserien, ohne Montagekette. Ausserdem konnte die Firma keine grossen Summen in Kunststoffteile investieren oder Varianten von Blenden und Karosserien herstellen. Die Lösung? Kotflügel und Frontmaske werden aus Polyethylen im Rotationsverfahren hergestellt. Das bedeutet niedrige Anschaffungskosten, sieht aber robust aus und ist es auch.

MATERIAL UND ERGONOMIE FORMEN Steigt man in die hochgelegene Fahrerkabine und setzt sich hinter das Steuerrad, empfängt einen eine souveräne Geste. In weitem Schwung führt die Verschaltung vom Lenkrad über die Kupplung und diverse Bedienelemente bis zur kleinen Ablage. Der Blick geht durch die tief hinuntergezogene Frontscheibe auf die Werkzeuge. Auch da wurde Polyethylen eingesetzt, ein zweckmässiges, aber unpräzises Material. Die Polyethylen-Rotation zwingt zu grosszügigen Formen, einem Schwung, als sei er mit dem Schwert geführt. Lange Radien und grobe Rundungen brauche es, «sonst sieht es aus wie Joghurt», weiss Fancelli.

Der Arbeitsplatz passt für den Gemeindearbeiter ebenso wie für den Landwirt, einzig die Farbe wechselt. Rot für den Bauer, der wie ein König in sein Dorf fährt, Orange für die Gemeindearbeiter. Sie teilen ähnliche Bedürfnisse. Längst ist die brutale Mechanik der alten Traktorwelt geschwunden, kein Traktor ohne Klimaanlage, gefederte Sitze und akustische Dämpfung; gesteuert wird über Knöpfe, alles ist hydraulisch. Die Instrumente sind ergonomisch sinnvoll ausgelegt. «Der Fahrer braucht seine Instrumente, der Beifahrer seinen Platz», erklärt Fancelli. »

Nebensatz AEBI, SCHILTER, RAPID

Kulturelle Differenzen zerfurchen seit eh und je die Talschaften, ja, teils die Dörfer im Berggebiet. Nach wie vor prägen Glaube, Sprache und Fernsehen die Kultur. Doch die Unübersichtlichkeit wächst. Da ist der Traktor der Fels im Sturm. Komme ich in ein Dorf, so schaue ich stets auf die Schilder an den Schlossereien. Dann weiss ich: Ich bin auf Aebi- oder Rapid-Territorium. Der Aebi-Vertreter heisst im Prättigau «Dr. Aebi», und die Aebi-Familie unterscheidet sich fundamental von einem Schilter- oder einem Rapid-Clan. Seine Frauen haben rottere Backen und schwärzere Zöpfe. Schilter-Familien arbeiten immer und der Vater schaut grimmig mit einer Brissago zwischen den Zähnen hinter der Schilter-Scheibe hervor. Rapids haben etwas Hoffärtiges. Und man sagt, ihre Kinder schrieben die besten Aufsätze in der Schule.

Doch nie verlässt man seine Familie. Schilter bleibt Schilter. Das zeigt sich in den Dörfern Graubündens immer am zweiten Sonntag nach dem Bettag. Ich steige am Vorabend auf das Tenn und poliere meinen Aebi «TP 25», den Willy Guhl 1970 formvollendet gestaltet hat. Ich stecke Blumensträusse in seine Kühlerrillen und gebe ihm frisches Öl, streichle seine aebirote Front und beseitige letzte Flecken mit «Speuz». Früh am Sonntag lasse ich den Motor knattern, fahre mit 25,4 km/h ins Nachbardorf. Da treten die Aebi-, Schilter-, Rapid- und Bucher-Traktoren zum Wettstreit an. Letzten September holte ich in der Kategorie «Schönheit und Design» einen Kranz; im Präzisionslalom hatte ich keinen Stich, da sind die Gemeindearbeiter aus dem Kosovo besser. Nie könnte ich von Aebi auf Schilter wechseln. Dann lieber katholisch werden. Kobi Gantenbein



»Er hat die orangefarbenen Latzhosen angezogen und sich auf den Weg in die Stadt gemacht: der Mehrzwecktransporter «VT 450».



» Die Subtraktion ergab die zwei Kreiselemente, die sich überschneiden. «Ecco», kommentiert er. Keine Nostalgie für Sportwagen-Cockpits? Nein, sagt der Designer, obwohl ihn die Autos aus der Pionierzeit begeistern. Aber nicht hier. «Innen ist der Mensch im Zentrum.» Ergonomie sei eine Wertschätzung und damit eine geistige Einstellung, kein Trendphänomen. Nie!

STOLZER BLICK EINER KUH Aussen wirkt das Gerät robust. Die Frontscheibe ist gross, weil der Fahrer das vorne montierte Werkzeug sehen will. «Das hat meinen Spielraum verkleinert, die ganze Kraft des Fahrzeugs auszudrücken.» Fancellis Trick: Er hat die Seiten- und Frontansicht in einem Guss verbunden. Der Eckpunkt dieser Verbindung ist ein heikler, weil beanspruchter Punkt. «Er muss stabil sein und stabil wirken, sonst nimmt man die Front nicht ernst.» Zufällig entspricht dieser Punkt dem kantigen Kiefer eines Gesichts, das man unbewusst auch in einem Mehrzwecktransporter sucht. Fancelli konzentrierte sich auf den Blick einer Maschine, die robust und zuverlässig wirkt. «Wie eine Kuh blickt: kraftvoll, stolz.» Mitten in diesem Gesicht liegt der Werkzeugträger, eine Platte, aus dickem Blech geschweisst. «Mit einer Einkerbung, einem Salvador-Dalí-Schnurrbärtchen, habe ich dieses Monster in ein lächelndes, aber seriöses Gesicht verwandelt.»

Anderes war nicht möglich, etwa die Idee, die Scheinwerfer in die Frontscheibe zu integrieren. Erst verlangte Aebi zeitgemässe, linsenförmige Scheinwerfer, wie sie im Automobilbau verwendet werden. «Die Maschine gibt, wenn sie klettert, den Blick auf eine schwere Mechanik frei. Da muss man einen bodenständigen Blick schaffen und nimmt die alten Töpfe, sonst wird das nichts.» Fancelli setzte sich durch. So wirkt die Front nun präsent und sachlich – bis auf den Schnurrbart, schaut man genau hin. Doch der passt den Kotflügel an der Montageplatte an und bildet optisch einen Abschluss.

ZWECKFAHRZEUGE Das Design ist nicht revolutionär, sondern evolutionär gedacht. Das entspricht der Firma und der Erfahrung, die Paolo Fancelli über die Jahre erworben hat. Die engen Spielräume hat er genutzt. Mit Bedacht wollte er dieser Maschine Kultur beibringen, wie er sagt. Robustheit und Zuverlässigkeit mit nur gerade vier Kunststoffteilen ausdrücken – Scheinwerfer, Front-, Seiten- und Dachpartie. Und die Konkurrenz des vom richtig kräftigen Lastwagen geprägten Bildes nicht fürchten. Die lange Beschäftigung mit dem Thema zahlt sich aus. Und so zeichnet Fancelli gleich die weitere Entwicklung des Typs: «Etwa die Scheinwerfer: Ich sehe sie immer hoch angebracht, stolz. Das war nicht möglich, aber es wird kommen.» Blickt man zurück, hat Fancelli nach Willy Guhl

und Ludwig Walser die Firma Aebi einen weiteren Schritt vom Maschinen- zum Fahrzeughersteller begleitet. Ausdruck findet diese Entwicklung nicht zuletzt im «VT 450», denn das Fahrzeug hat sich die orangefarbenen Latzhosen übergezogen und auf den Weg in die Stadt gemacht.

PAOLO FANCELLI, *1964

Nach dem Studium an der ECAL Lausanne arbeitet der Tessiner im Büro von Ludwig Walser. 2000 macht er sich selbständig und gestaltet seither Sackmesser für Wenger, Werkzeuge für PB Swiss Tools, Bürostuhllinien für Stoll Giroflex, medizinische Geräte oder Gartenscheren. Fancelli lebt und arbeitet in Zürich.

AEBI

1883 wurde Aebi als mechanische Werkstätte in Burgdorf gegründet und stellte Sämaschinen, Feuerspritzen, Pferdezugmähmaschinen und Turbinen her. 1916 kam die Mähmaschine «Helvetia» heraus, 1950 folgten Motormäher, 1964 die ersten Transporter, 1976 der erste «TerraTrac». Diese Produktreihe ist bis heute das Flaggschiff. Pro Jahr werden rund 900 Fahrzeuge und Geräte in Burgdorf, Hochdorf und in Schwanberg (A) produziert. Rund die Hälfte geht in die Landwirtschaft und den kommunalen Sektor, zwei Drittel der Produkte werden exportiert. 2006 wurde der Familienbetrieb von einer Gruppe von Investoren rund um Peter Spuhler, SVP-Nationalrat und Inhaber von Stadler Rail, übernommen. Spuhler hält 56 Prozent der Aktien. Seit 2007 gehört Aebi zur internationalen Aebi Schmidt Gruppe und zählt 240 Mitarbeitende, davon 28 Lehrlinge.

MEHR IM NETZ

Der Aebi-Fanclub auf www.hochparterre.ch/links

