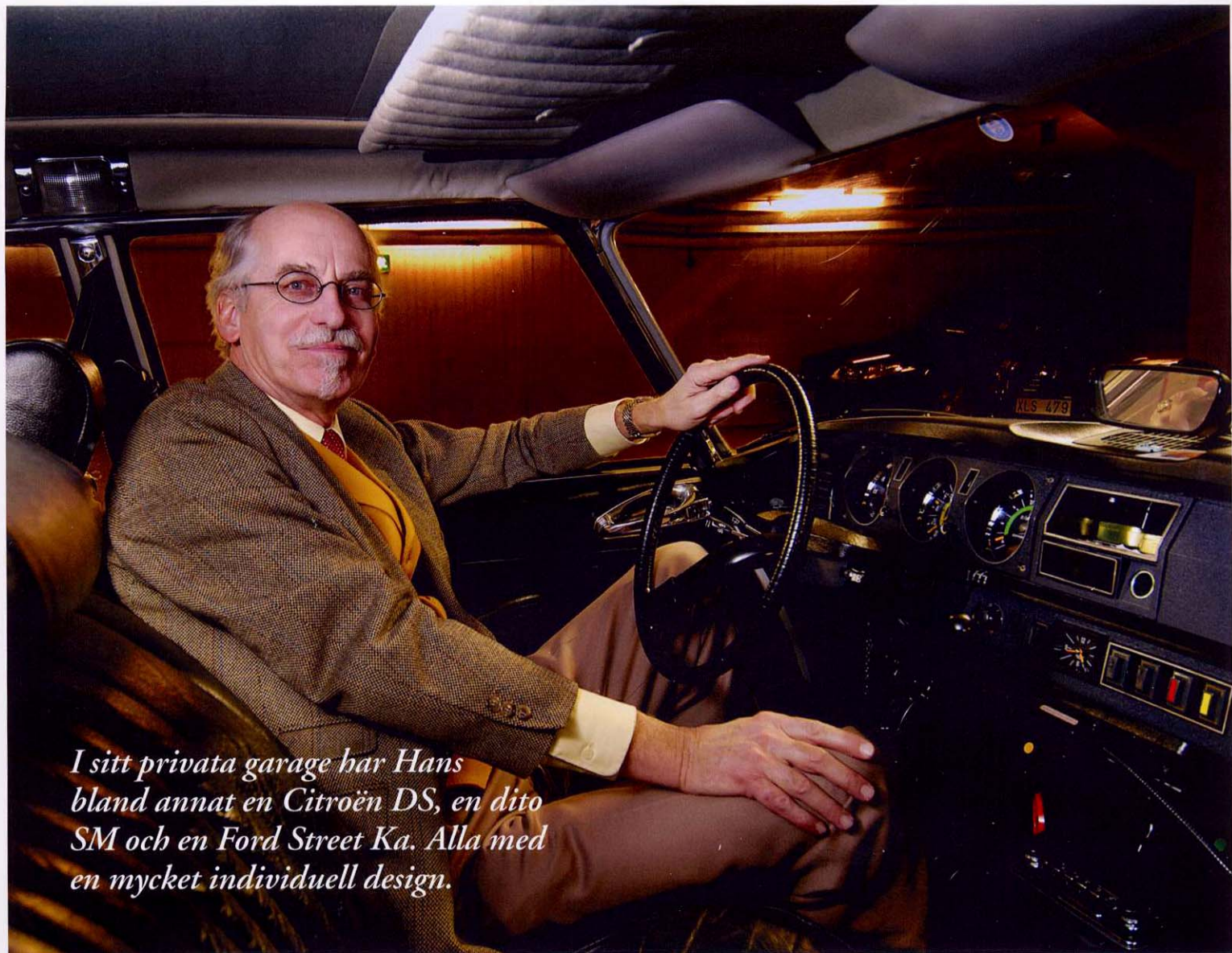
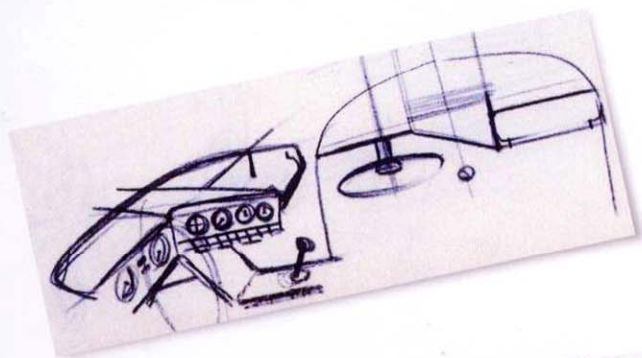
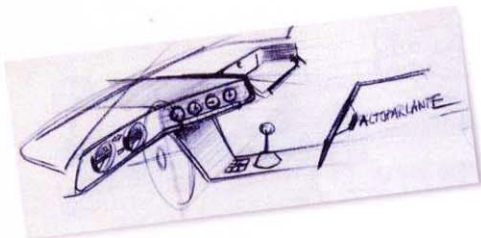




*I sitt privata garage har Hans bland annat en Citroën DS, en dito SM och en Ford Street Ka. Alla med en mycket individuell design.*



Den välvda instrumentpanelen ritade Hans som 21-åring. Långt innan designen dök upp i produktionsbilar.



Att man från tillverkarnas sida lägger ner så mycket energi på att få till en tilltalande yttre form på en bil beror naturligtvis på att det är den yttre formen som säljer. Det är den som träffar ögat, som ska tilltala betraktaren och skapa en positiv vill-ha-känsla. Men egentligen är ju den inre designen viktigare för bilköparna. I det långa loppet sitter vi ju mer inne i bilen än står utanför och tittar på den.

För att ta reda på lite mer om tänket kring interiördesign har vi pratat med Hans Ehrich, som internationellt beskrivs som en av Sveriges främsta industridesigner och "grand seigneur" inom svensk produktdesign.

Hans driver tillsammans med sin kollega Tom Ahlström företaget A&E design. Deras affärsidé är att skapa produktionsfärdiga lösningar vare sig det gäller lokomotiv eller diskborstar. Fem gånger har A&E design av The Red Dot Award tilldelats den åtråvärda utmärkelsen "Best of the Best", den kanske mest prestigefyllda utmärkelse en designer kan få.



Men Hans har också ett förflutet i Turin där han i mitten av 60-talet bland annat blev bekant med den världskände bildesignern Giugiaro. Hans tidiga skisser från tonåren visar att han redan då var en visionär i besittning av en unik talang. Och hade han valt att fortsätta med bildesign så hade han idag utan tvekan tillhört de allra främsta. Giugiaro ville bland annat att han skulle ta hand om just interiördesign på hans nystartade firma Ital Styling, som han, efter ett påpekande från just Hans, bytte namn på till Ital Design.

Hans berättar för oss att det som i begynnelsen styrde utformningen av bilinteriörer var att bilen var öppen. Alltså skulle interiören kunna stå emot väder och vind. Läder och trä var de dominerande materialen. Bland annat kommer ordet instrumentbräda (på engelska dashboard) ifrån det faktum att det var just en bräda som hyste instrumenten.

– De första täckta bilarna var landåer. Alltså en bil där chauffören satt i det fria och passagerarna under tak där bak. Då blev plötsligt lädret något som hörde tjänstefolket till och kupéerna dominerades i stället av siden, sammet och brokad.

Den helt täckta bilen fick sitt genombrott efter första världskriget. Och på 20-talet försvann träet i instrumentbrädorna och ersattes av massproducerad plåt.

– Här blev plötsligt interiördesignen mer komplex. Mycket styrdes av hur det såg ut i de borgerliga hemmen och av tidens övriga designströmningar som till exempel Art Deco. Plysh, slipade kristalllampor och gardinstroppar var vanliga inslag och de åkande satt på stora pösiga fåtöljer. Bilen blev helt enkelt ett slutet rum och som en naturlig följd av detta var det också nu som det dök upp radioapparater i bilarna, mest i Tyskland och USA.

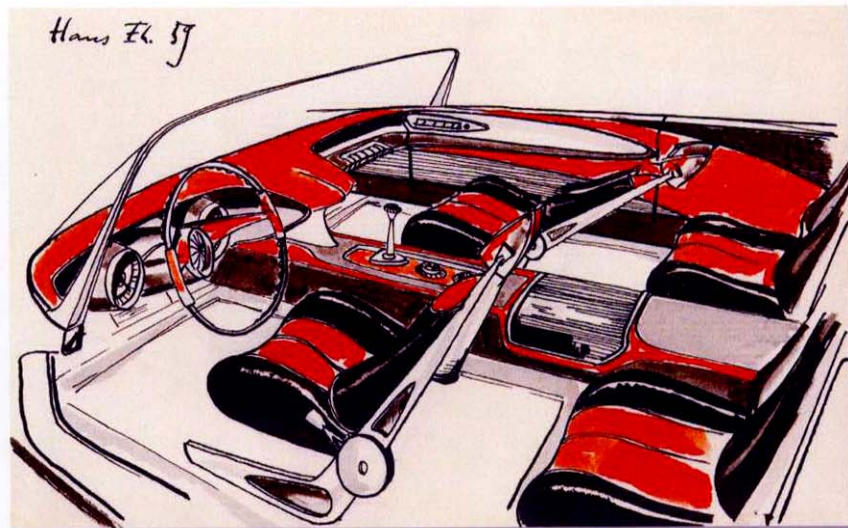
Hans avslöjar också hemligheten bakom de breda sofforna i framför allt de amerikanska bilarna.

– I det bigotta USA blev bilen en utmärkt tillflykt för älskande par som ville vara ifred. För att kärleken skulle få sitt naturliga utlopp krävdes det ju en bra yta att praktisera den på. Och även om de breda sofforna aldrig riktigt slog igenom i Europa så tryckte bland annat Fiat i reklamen hart på att ryggstöden även i deras mindre bilar gick att fälla...

Vid ingången till 30-talet satte också funkisen sina spår i bilinredningarna. Framför allt i Tyskland och Frankrike. När man sedan började bygga "autobahn" i Tyskland så var ju det också en slags funkisidé. Och på 40-talet tillverkades till exempel Mercedes 500K i en version kallad "Autobahn-Kurier". Här kom också den aerodynamiska formen fram som bland annat inspirerades av Auto Unions och Mercedes tävlingsbilar.

Funkisen påverkade också bilarnas inredning med rena plåtytor, tydliga instrument och funktionella stolar. Hos framsynta Citroën var till exempel trä bannlyst, precis som i italienska bilar. Det var bara engelska lyxåk som höll fast vid ädelträ och läder.

Fyrtioalet blev ju en mörk tid även vad gäller biltillverkningen. Produktionen inriktades på att tillfredsställa de militära behoven. Så när kriget var slut var det i



Redan i tonåren hade Hans idéer som senare skulle visa sig vara visionära. Inredningen med de ergonomiska stolarna och nackstöden ritade han 1959 som 16-åring.



princip förkrigsbilar som började produceras.

Men ganska snart började det hända revolutionerande saker. På 50-talet kom den hitills största höjdpunkten inom bildesign enligt Hans.

– Med 50-talet kom en enorm utvecklingsoptimism. En betydelsefull sak för bilinteriören var att man nu kunde göra välvda laminerade rutor vilket ledde till panoramarutorna. Detta skapade rymd, ljus och framför allt insyn till kupén. Något som i sin tur satte ett helt nytt fokus på inredningen. I USA övergick detta i rena excesserna och där skapade bland annat en av världens främsta industridesigners, Raymond Loewy, den ultimata panoramakupén Studebaker Champion.

Överhuvudtaget var spelglädjen nu på topp i USA. Inredningarna influerades av jetplan och rymdraketer. Kromet firade fullständiga orgier och i den grälla vinylen fanns till och med inslag av metallflake. En lite tankeväckande detalj i det hela är att det hos de stora amerikanske biltillverkarna till stor del var kvinnor som fick ta hand om materialval och färgsättning.

Ovan till vänster: De fyrkantiga instrumenten och de pösiga sofforna i en De Soto Airflow från 1936 har klara inslag av både Art Deco och Funkis.

Ovan till höger: Engelsk herrklubb. Det var bara de engelska biltillverkarna som hårdnackat höll fast vid läder och trä genom alla svängningar i stilarna under 1900-talet.

Undre bild till vänster: En typisk amerikansk interiör från början av 60-talet. Massor med krom och färgglad vinyl.

Undre bild till höger: Redan från början verkade lagom vara själva taket för skaparglädjen i svensk bilinredning. Här från en Volvo PV -52.





Detalj från konceptbilen Citroën C-Air Play som även den stora bilden på sidan 32-33 är tagen ifrån. Lägg märke till knapparna under det hudliknande materialet i sätet, nedanför och till höger om ratten.

*”Modernismen var den sista stora visionen. Men det finns ändå vissa ljuspunkter, som till exempel konceptbilen Citroën C-Air Play.”*



Vulgära inredningar typ den här från en VW Golf Buchman dök upp under slutet av det glada 80-talet. Lyckligtvis var det en snabbt övergående trend.

I Europa var det lustigt nog en annan ny företeelse som tog upp de amerikanska inredningsidealerna. De så kallade Microbilarna som till exempel tyska Goggomobil fick tvåfärgade inredningar och den lilla engelska Hillman Imp var inget annat än en minijänkare. Visserligen sneglade USA på den här tiden mot Turin och vice versa, men det gällde mest karossformerna. De stora tillverkarna som exempelvis Fiat, Mercedes, Citroën och Jaguar tog aldrig upp den amerikanska vulgovågen. I stället experimenterade man med detaljer som stående hastighetsmätare och yttre former där till och med Mercedes ett tag hade fenor bak.

Den mest inovativa bilen i Europa under den här eran kom enligt Hans att bli Citroën DS. Sedan dess anser han att det mesta handlat om utveckling av befintliga designelement än nytänkande. Något som också var orsaken till att han började jobba med annan design.

– Efter den här explosionen blev det i stället andra saker än formidéer som kom att styra utseendet på inredningarna. Säkerhet och ergonomi blev allt viktigare. På 60-talet kom till exempel stoppade instrumentbrädor. Volvo introducerade trepunktsbältet och på 70-talet fick nackstöden sitt genombrott – först som en komforthöjare och senare som en säkerhetsdetalj.

Under den uppblommande optimismen i slutet av 80-talet kom en avart av interiördesign. Framför allt

tyska firmor började sälja specialinredningar för volympbilar. En ny liten vulgotrend med inslag som vita läderrattar och röda stolar och rosa dörrsidor. Lyckligtvis dog den ut lika snabbt som den dök upp.

Under modern tid har också nya produktionsmetoderna vad gäller alla slags plastmaterial förändrat interiördesignen, men det har ändå enligt Hans inte medfört några radikala förändringar.

– Man har helt enkelt haft svårt för att komma med något nytt. De tre rummen i bilen, motorrummet, kupéutrymmet och bagageutrymmet är ju maximalt utnyttjade. Retrovågen är ett tecken på att man vänder sig bakåt i stället för framåt när man vill göra något ”nytt”. Det finns ingen seriös designer som tycker att det är intressant med retro.

I framtiden tror Hans att tesen ”less is more” kommer att råda. Man måste till exempel tänka mer på fordonets vikt vilket även kommer att påverka inredningarna. Just att skapa lättare fordon kommer att bli en stor utmaning.

Idag lever vi enligt Hans ur designsynpunkt i ett förvirrat tillstånd. Senast vi blandade stilar på det här sättet var på 1890-talet innan jugendepoken, då det bland annat kom en rad stilmöbler i nygotik, nybarock och nyrockoko.

– Modernismen var den sista stora visionen. Men det finns ändå vissa ljuspunkter, som till exempel konceptbilen Citroën C-Air Play som är ett bra exempel på nytänkande inom interiördesignen. För mig är det viktigt att ett material är funktionsbärande. Formen ska kommunicera funktionen men den ska också skapa ett intryck, förmedla en känsla. Det tycker jag att Citroën lyckats med i C-Air Play.