



Conceptcars komen tot leven



door Rutger Middendorp

leestijd: 7 min

In Bright Ideas 046 schreef Rutger over de voorzichtige utopiën die conceptcars vertegenwoordigen. Dit keer gaat hij op stap met de conceptcars die realiteit zijn geworden.

Op de autobeurs van Genève waren er weer heel wat spectaculaire stukjes huisvlijt te zien van bekende en onbekendere automerken. Conceptcars zijn er in vele smaken en kleuren, maar grofweg zijn ze in twee groepen te verdelen: stoerdoeners en preproductiemodellen. De stoerdoeners zijn niet direct gelieerd aan een auto die we ooit op de weg zullen zien. Ze zijn er om te laten zien waar het merk toe in staat is.

Door een spectaculaire sportwagen te ontwikkelen voor op de beursvloer, wordt de suggestie gewekt dat het merk in zijn geheel sportief is. Bij een conceptauto kun je bovendien opscheppen over de prestaties, zonder dat iemand ze ooit kan controleren. In sommige gevallen zit er niet eens een motor in het concept, maar staat er toch een bordje naast "600 pk". Het grappige is dat merken zich daarbij altijd inhouden en een getal op het bordje zetten dat nog enigszins geloofwaardig is. Je zou er met het grootste gemak 4000 pk op kunnen zetten, maar dan wordt de *suspension of disbelief* opgeschort en zakt het mentale plaatje als een pudding in elkaar.

De stoerdoeners kunnen ook een iets praktischer nut hebben: om het publiek te laten wennen aan een nieuwe designtaal. Toen Mazda wat meer de zwierige kant op wilde met haar auto's was er de Furai-conceptcar. Die racewagen werd niet gebouwd, maar de lijnvoering kwam wel terecht in de Mazdaatjes in de showroom. Hoe enthousiast het publiek reageert bepaalt in zekere mate de ontwerprichting.

De preproductiemodellen zijn tussenstapjes van het ontwerpwerk naar de showroomvloer. Niet alle details zijn doorgerekend om te zien of ze kostenefficiënt gemaakt kunnen worden, niet alle onderdelen zijn gecheckt of ze wereldwijd aan de wetgeving voldoen. Deze auto's zijn iets extremer, luxer en vollediger dan wat straks onder dezelfde naam (minus het woordje concept) te koop zal zijn.



Mazda's Furai-concept uit 2008.

Belofte maakt schuld

De stoerdoeners kunnen zo onvoorstelbaar onrealistisch zijn, dat een vertaling naar een productiemodel onmogelijk is, maar soms blijkt een auto die op de showroomvloer te extreem, te uitgesproken of te onpraktisch lijkt, toch realiteit te kunnen worden. In de jaren negentig kwamen er opeens twee van dat soort auto's tot leven. Volkswagens Concept 1 leek in eerste instantie een wat makkelijke manier om de charme van de originele Kever in te zetten voor wat reuring op de beursvloer. Maar drie jaar later rolden de eerste exemplaren van de New Beetle van de band. Nog voordat de Mini retromania geloofwaardig en winstgevend had gemaakt, was daar opeens een opgefriste kever voor de 21e eeuw.

Praktisch gelijktijdig werd ook Audi's Bauhaus ontwerpstyl in extrema in productie gebracht. De Audi TT bracht strenge, rationele lijnvoering naar de straat. Geen frivole lijntjes, geen toevallige rondingen. Alles leek met een geodriehoek en passer ontworpen te zijn. In de

praktijk bleek dat overigens niet helemaal te werken. Nadat klanten hadden geklaagd dat de kont van de auto 'zoekerig' werd bij snelheden die alleen in Duitsland zijn toegestaan, werd er op de perfect bollende bibs een minimaal spoilerijtje toegevoegd die letterlijk en figuurlijk haaks op de lijnen van de auto staat.



Range Rover Evoque

Meer conceptcars op straat

Het lijkt er echter op dat die twee auto's geen eenmalige ervaring waren, maar het begin van een trend. De meest voor de hand liggende voorbeelden van recenter datum? De BMW i8, de Citroën Cactus en de Range Rover Evoque.

De Evoque begon het leven als de Land Rover LRX Concept in 2008. Te onutilitair, te chique, te pronkerig om een Land Rover te worden, besloten de hoge heren van Land Rover om Range Rover niet langer een modelnaam, maar een submerk te maken en de LRX Concept om te dopen tot Range Rover Evoque. Ogenschijnlijk zonder ook maar enige aanpassing aan het ontwerp te doen. Wie nu een driedeurs Evoque op de oprit heeft staan kan er net zo goed schijnwerpers op zetten en een schaars geklede dame omheen laten lopen. De offroader is nog net zo conceptueel sterk als de LRX Concept dat was.

De i8 werd geboren als de BMW Vision Efficient Dynamics. Een naam die goed wist te verhullen dat de Bayerische Motor Werke van plan waren er een rijdende hybride sportwagen van te maken. De i8 behield zijn vleugeldeuren, de zwevende schouderflanken, die het midden houden tussen spoiler en schraag. Ook de kleurcombinaties die suggereren dat er een kleine kern omhuld wordt door een exoskelet bleef overeind. De i8 is zowel mechanisch als visueel amper verdund.



BMW i8

Wie graag een conceptcar wil rijden en minder dan 20.000 euro te besteden heeft, kan bij Citroën terecht voor de Cactus. Een auto met rubberen deurpanelen, een zithoek als interieur en allerlei verfrissende details in het interieur en exterieur. Het is precies de auto die een merk als Citroën moet bouwen om onderscheidend te zijn. Het is net als de DS en de 2CV een conceptcar voor de massa.

Steeds meer details in productieauto's

We zien niet alleen meer spannende conceptcars die realiteit worden, maar ook details die te grotesk lijken om op een productieauto terecht te komen, belanden daar wel. Wie door de website van Lexus bladert, kan niet om de enorme bloeddorstige grill van de voorheen ingetogen Japanse auto's heen. De Lexus RX is van alle kanten een exercitie in de grenzen van metaalbewerking én goede smaak. Maar ook meer geziene gasten als de Nissan Juke kennen verhoudingen die ver staan van het traditionele idee van hoe een auto er uit hoort te zien. Heuplijnen worden omhoog gesjord, mistlampen lijken koplampen en koplampen lijken knipperlichten, ledverlichting trekt strepen die het oog moeten sturen.

Zelfs Toyota, traditioneel niet de meest avontuurlijke autobouwer, zet met de C-HR een auto neer die vijf jaar geleden in een sciencefictionfilm niet had misstaan. Een dak dat lijkt te zweven, schouders die je van een Dakar-auto verwacht. Een front waarbij je net als bij de Juke en Cactus op zoek moet naar referentiepunten, omdat er met alle onderdelen geschoven is.

In een markt die zo verzadigd is, werkt meer-van-hetzelfde niet voor veel autobouwers. Meer avontuurlijke, meer conceptuele modellen krijgen daardoor de kans doorontwikkeld te worden. Er valt weer wat te zien in de file.



Miriam liep vorige week voor Bright TV een middag rond op de grootste autobeurs van Europa, de Autosalon Geneve. [Bekijk haar vlog.](#)

AUTEUR

Rutger Middendorp ([@rutgerm](#)) is sinds 2006 de meest noordelijke blogger van Bright. Hij schrijft graag het verhaal achter het verhaal. Hij doceert conceptontwikkeling op de Academie voor Popcultuur en werkt als freelance ideeënman en verhalenmaker. In een eerder leven was hij oprichter van Nieuwe Garde en won hij de Dutch Bloggies met hobbyproject Moois Magazine.