

DAN TE VEEL'



Dat hebben wij in elk geval niet gedaan. We maken bij Mazda ook SUV's, en dat zijn toch andere auto's. Zo'n klassieke hatchback en sedan blijven voor ons heel belangrijk. We hoeven die stijlen dus niet te mengen. Wie weet, misschien kan een mooie vijfdeurs zelfs wel wat klanten terughalen uit het SUV-segment.

Mazda leverde de laatste jaren enkele geweldige conceptauto's af, zoals de RX Vision en Vision Coupé (foto). Hoe frustrerend is het voor een designer om die auto's dan niet in productie te zien gaan?

Natuurlijk is dat jammer. Ik zou het fantastisch vinden mocht het wel kunnen. Technisch zou het zeker lukken, commercieel natuurlijk niet. Maar de twee Vision-concepts zijn echt wel de pijlers van ons nieuwe design. Alle nieuwe productiemodellen worden erop gebaseerd. Ook al krijgt elke nieuwe Mazda ook zijn eigen karakter. Een grotere sedan wordt bijvoorbeeld geen kopie van de 3, wel een nieuwe interpretatie van onze basisfilosofie.

Design, nvdr) is in elk geval een grote fan van Italië. Maar ik zou het voor dit model toch vooral bij een heel pure vorm van design houden. Zonder overbodige franjes, zo gebruiken we bijvoorbeeld geen chroom om delen van de auto minder zwaar te laten lijken. Wat andere designers soms wel doen. Er zitten in de 3 zeker wel wat elementen van wat je klassiek autodesign zou kunnen noemen. Maar het is vooral een voorbeeld van, volgens ons toch, goed design.

Gaat dat bij de 3 niet een beetje ten koste van de functionaliteit? Het in- en uitstappen achterin lijkt wel iets moeilijker.

Het is geen Volkswagen Golf, dat klopt. Er zijn voor de auto wat compromissen gemaakt, precies omdat we met het design een duidelijk statement wilden maken. Maar een onpraktische auto is het zeker ook niet.

Is het moeilijker om een hatchback dan een klassieke vierdeurs-sedan te ontwerpen?

Dat zou ik niet durven zeggen. Onze sedan heeft inderdaad klassiekere vormen, maar we hebben er toch een elegant ontwerp van gemaakt. Terwijl de hatchback wat sexier mocht zijn. Maar of het ene nu makkelijker is dan het andere, dat niet nee.

Het zal in SUV-tijden wel verleidelijk zijn om ook wat elementen van dat soort auto's in een compacte middenklasser te verwerken? Zeker in de hatchback.

Is het voor een Europeaan geen grote aanpassing om voor een Japanse autobouwer te werken?

De manier van werken is wel verschillend, ja. In Japan begint een jonge designer met details, zoals een deurklink, een lichtblok of een wiel. Terwijl je in Europa meteen de hele auto mag tekenen. Voor ze dat in Japan kunnen doen, hebben ze al zowat alle aparte onderdelen moeten ontwerpen. Dat is hun filosofie, je vindt die bijvoorbeeld ook terug in hun restaurants. Een jonge kok zal tijdens zijn eerste werkjaar misschien niet veel meer mogen doen dan groenten of vlees snijden, pas later mag hij het hele gerecht maken. Die gewoonte kennen we in Europa dus niet.

Vertel ons nog eens hoe het komt dat er zoveel Belgen topfuncties bekleden in de designstudios van automerken?

Goede vraag. Ik zeg wel eens dat wij veel goede krachten hebben die een beetje op de achtergrond blijven, tot ze dan plots worden ontdekt. Maar misschien heeft het ook te maken met een zekere handicap waarmee we kampen. Je kan in België geen opleiding autodesign volgen. Ikzelf deed er een in productdesign in Antwerpen, daar leer je heel andere dingen dan auto's ontwerpen. Je krijgt daar een andere basiskennis mee. Toen ik nadien wel Vehicle Design ging studeren aan het Royal College of Art in Londen, deed ik dat dus met een andere achtergrond dan wie meteen voor die richting kiest. In het begin was dat moeilijk, na een tijdje bleek het ook wel een voordeel te zijn. Het laat je toe makkelijker met ingenieurs te praten, productieprocessen beter te begrijpen. ●