



Marjorie Ford bringt frische Farbe ins GM-Design: Ihr 1958 Buick Special Convertible „Tampico“ erstrahlt im Alabaster-Farbtönen mit Akzenten in Flamingo Orange

Frau auf der Karriereleiter? Jeanette Krebs, bald Ehefrau des späteren Porsche-Chefdesigners Anatole Lapine, posiert mit Kolleginnen. Im Hintergrund (Mitte) Gere Kavanaugh, Ausstatterin der „Female Auto Shows“

BABES IN BOYZZONE

Kein Objekt der Begierde bietet derart viele Möglichkeiten des Designs wie das Automobil. Eine tradierte Männerdomäne – oder? Zumindest bei Interieur, Details und Farbwahl durften bei GM ab den 1950er Jahren Damen kreative Hand anlegen – weil ein Mann namens Harley Earl es so wollte. Geboren war die Legende der „Damsels of Design“, allesamt starke, innovative Charaktere. Doch was lief wirklich hinter den pastellbunten Kulissen...?

TEXT **Knut Simon** – FOTOS **Archiv**

Es muss ein unbeschreibliches Gefühl gewesen sein für Helene Rother. Vielleicht das des stillen Triumphs, vielleicht das der Verwunderung, heute tatsächlich hier zu sein. Von hier, hoch oben auf der Empore des vornehm eingedeckten Restaurants, das über die brodelnden Messestände des Pariser Automobilsalons 1951 hinausragt, hat die distinguierte Designerin den besten Überblick.

Rother, eine Fotos und Zeitzeugen nach elegante Erscheinung von intellektueller Brillanz, lässt ihre Augen schweifen. Hinüber zum Stand von General Motors und zum dort umringten

Concept Car *LeSabre*, das sie zuvor höchstselbst durch die staunende Menge chauffiert hatte. Dabei ist es gerade einmal zehn Jahre her, dass die gebürtige Leipzigerin Helene Anne Rother-Ackerknecht über Frankreich und Nordafrika knapp der Verfolgung durch die Nationalsozialisten in die USA entkommen war. Erst nach New York, dann ins Autobauer-Zentrum Detroit. Jetzt die Rückkehr – als umschwärmte Künstlerin, vor allem aber als erste Frau, die seit 1942 maßgeblich die Interieurs vieler GM-Modelle mitgestaltet.

FRAUEN – UND AUTOS? Männern, denen es bei diesem Gedanken spöttisch die Augenbrauen in die Höhe zieht, lässt Helene Rother bereits seinerzeit die Gesichtszüge wie aus tiefgezogenem Blech erstarren. Sie haut Ihnen Sätze um die Ohren, die so klingen: „Automobilbauer sollten sich viel mehr den Ge-

Ab den 1950er Jahre werden Farb- und Formgebung von Automobilen endgültig zum Motor des Absatzes

schmack und die Vorlieben von Frauen zu Eigen machen. Und wenn sie schon keine Damen in ihren Designstudios anstellen wollen, dann sollten sie sie in den Vorstand berufen. Hier bedarf es an Frauen, die klug genug sind, die Bedeutung von Farben, Materialien, Trends, Herstellungsmethoden, Holz- und Metall-Finish zu erkennen. Das sind ureigenen Potenziale!“

Die Ex-Frau eines gesuchten Trotzkiten, die mit ihrer damals siebenjährigen Tochter erst aus Deutschland, dann nach Frankreich und von Nordafrika aus in die USA flieht, hat sich bereits Ende der

1930er Jahre im Pariser Exil einen Namen als Designerin von Schmuck sowie als Kinderbuchautorin und -illustratorin gemacht. Das von ihr gegründete Studio *Contempora* besitzt schnell einen Namen. Lange vor ihrem Engagement für den amerikanischen Automobilgiganten GM ist Helene Rother eine der talentiertesten Künstlerinnen und Designerinnen ihrer Generation.

1941 glücklich in New York gelandet, zeichnet sie für Marvel Comics den Charakter *Jupiter Jones*, 1942 bewirbt sie sich auf eine in der *New York Times* aus-geschriebene Stelle als Designerin bei

GM in Detroit. Weil sie, wie ihre Tochter Ina sagt, „für gewöhnlich eher auftrat wie Humphrey Bogart als wie Ingrid Bergmann“, kriegt sie den Job und wird die erste Frau im GM-Auto-Design. Und schließlich sogar enge Freundin des patriarchalischen Harley Earl, der als Vice President of Styling bei GM die Puppen tanzen lässt – im Wortsinn.

Earl, im Jahr 1927 bei GM als Boss der von ihm begründeten Abteilung *Colour and Trim* angetreten und mittlerweile ein Halbgott im Business-Anzug, hat den gleichen Riecher für Trends wie Rother. Schon früh propagiert er Design (und dessen regelmäßige Wechsel) als fabelhaften Motor für Kaufanreiz und Konsum. Als nach dem Zweiten Weltkrieg die zivile Autoproduktion in den USA zunächst noch etwas rumpelig wieder an den Start geht (Vorkriegsmodelle, zeitweise mit äußerst miserabler Fertigungsqualität), macht Harley Earl den entscheidenden Schritt: 1946 lässt er zunächst die Cadillac Series 61 und 62 von der Plattform bis hin zur Karosserie erneuern, die erstmals kleine Heckflossen-Bürzel aufweisen. Damit beginnt das magische Jahrzehnt, in dem der überwiegend rustikale Gebrauchsgegenstand Automobil zum chromstrotzenden, von Heckflossen- und Jet-Ornamentik überladendem Komfort-Giganten wächst. Zum Must-Have einer erstarkenden Käuferschicht, in der Frauen zunehmend Kaufentscheidungen treffen. Besonders beim Familienauto, das zur repräsentativen *Extension of Home* in den Driveways wird.

HELENE ROTHERS VERDIENST ist es, als Frau im GM-Interior-Styling den Muff und die Simplizität der GM-Vorkriegsmodelle in Richtung Eleganz und Einmaligkeit verändert zu haben. Die Interieurs von Buick, Chevrolet, Cadillac, Oldsmobile und Pontiac werden zu begehrten Eyecatchern. Und Rother erhält dafür mit 600 Dollar im Monat das seinerzeit Dreifache des üblichen Tarifs – eines männlichen Kollegen! Das wird genauso geheim gehalten wie ihre Anstellung selbst: GM-intern traut man dem Frieden nicht, sondern befürchtet Image-Schäden. Eine Frau an solch hoher Position in einer Männer-Domäne! Und was, wenn das schief ginge, die Frau versagte? Dann stünde man blamiert da, als nur kurzfristig ach so progressiver Arbeitgeber...

Anyway, back to the cars: Rother bestimmt nicht nur die Materialwahl der dicken Teppiche und des hochwertigen Leders, sondern entwirft gleich das komplette Innenleben des 1947er Cadillacs, inklusive Armaturenbrett mit Kombiinstrument, Radioplatzierung, Uhreinfassung und Zierrat im Art-Déco-Stil. Zwei Ausstattungsvarianten stehen zur Wahl und verkaufen sich vom Start weg blendend. Earl kann sich freuen, aber nicht lange, denn schon 1947 entschwindet ihm Rother zum Hersteller Nash, der fortan seine Autos außen von Battista Pininfarina und innen von einer weiteren, mittlerweile berühmten Marke schneiden lässt: von *Madame Hélène Rother of Paris*.

FRAU ROTHER-ACKERKNECHT aus Leipzig ist jetzt wer, residiert im 16. Stock des Detroit Fisher Buildings von Star-Architekt Albert Kahn und wird



Eleganz und gefühlte Einmaligkeit ersetzen Muff und Simplizität. Die Interieurs von Buick, Chevrolet, Cadillac, Oldsmobile und Pontiac werden zu Eyecatchern

Jeanette Linders Textil-Designs sollten zum Maßstab für die Chevrolet-Interieurs vieler Jahre werden. Hier posiert sie mit farblich abgestimmter Auskleidung und Koffersets neben ihrem 1958er-Showcar, dem Impala Cabriolet „Martinique“



Sandra Longyear entwirft innovative Komfort-Details wie die Picknick-Box zwischen den Vordersitzen inklusive farblich abgestimmter Thermoskanne. Ihr eigenes Design-Studio wird 40 Jahre lang erfolgreich sein

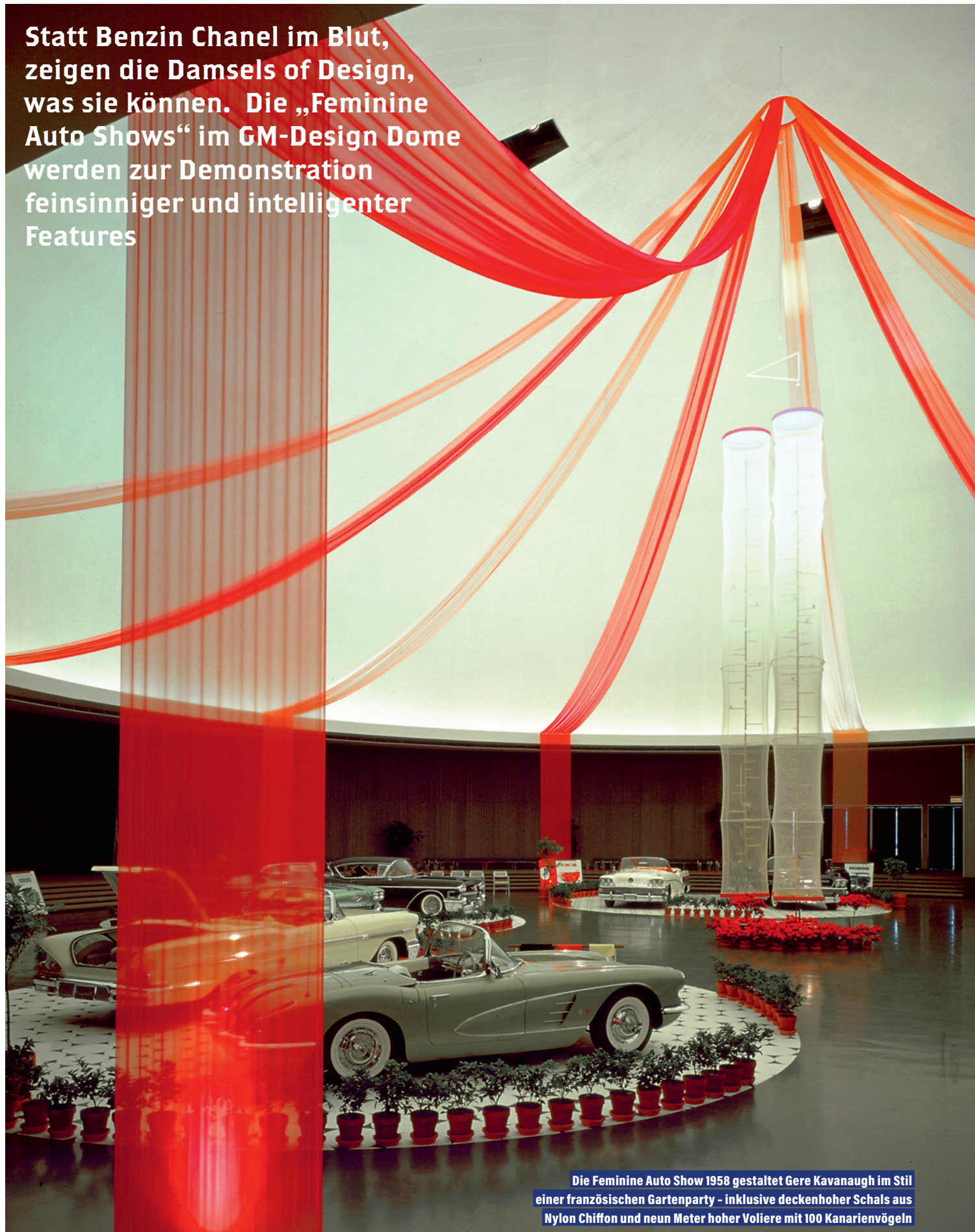


Margaret Elizabeth Sauer im von ihr kindgerecht kreierten Oldsmobile Ninety Eight Holiday „Mona Lisa“. 1963 wechselt sie von GM zum Avanti-Team von Star-Designer Raymond Loewy



Ruth Glennie ist ein Universaltalent: Sie entwirft für ihr Showcar Corvette „Fancy Free“ nicht nur Farbkonzept und saisonal austauschbare Bezüge, sondern auch pneumatisch betätigte Sicherheitsgurte

Statt Benzin Chanel im Blut, zeigen die Damsels of Design, was sie können. Die „Feminine Auto Shows“ im GM-Design Dome werden zur Demonstration feinsinniger und intelligenter Features



Die Feminine Auto Show 1958 gestaltet Gere Kavanaugh im Stil einer französischen Gartenparty – inklusive deckenhoher Schals aus Nylon Chiffon und neun Meter hoher Voliere mit 100 Kanarienvögeln

bis zu ihrem Tod 1999 ebenso rastlos designen, wie sie privat Autos in Totalchäden verwandelt und Tickets für dessen Ursache, zu schnelles Fahren, sammelt.

Es ist Harley Earl, der auch nach Rother's Demission den Weg der weiblichen Kreativität nicht verlässt. 1950 stellt er MaryEllen Green und bis 1957 weitere Damen im GM-Design an, sämtlich Industriedesign-Absolventinnen des so renommierten wie kostspieligen Pratt-Institutes in New York.

1951 kehrt Rother für das erwähnte Gastspiel in Sachen LeSabre-Concept Car zu GM zurück, da haben neben Green auch Marjorie S. Ford, Jeanette Linder, Suzanne E. Vanderbilt, Gere Kavanaugh, Ruth Glennie, Jeanette Krebs, Sandra Longyear, Margaret Elizabeth Sauer, Helene Pollins, Martha Jane Van Alstyne, Virginia Van Brunt, Helen Vincent und Dagmar Arnold bei GM ihre festen Plätze eingenommen. Kreative Talente, von denen sechs im Autodesign wirken, die anderen in weiteren GM-Designsparten. Eine Machtdemonstration femininer Kreativ-Power? Hm.

UNZWEIFELHAFT IST: Der weibliche Blick ist bei GM willkommen, so lange

Harley Earl dort als Vice President of Design fungiert. Dennoch haben sicherlich nicht wenige der „Damsels“ den Eindruck, den MaryEllen Green offen ausspricht: „Ich hatte das Gefühl, als eine Art ‚Alibi-Funktion‘ eingestellt worden zu sein. Zusätzlich hat mir wohl mein automobiler Hintergrund geholfen“, so die Tochter eines findigen Austin- und Renault-Importeurs, die seit Kindheitstagen alles bewundert, was sich drehende Räder besitzt.

Aber zunächst nimmt die Frauen-Power bei GM Fahrt auf: Earl fordert Green auf, für offizielle Pressefotos neben dem hoch geheimen LeSabre-Concept Car zu posieren – ihre Haarfarbe entspricht exakt dem Kupfer-Rot, in dem der LeSabre ursprünglich gezeichnet wurde. Green arbeitet an Concept Cars und Show Cars, entwirft Details und Komponenten. Den legendären Hopalong Cassidy Cadillac für TV-Cowboy William Boyd statset sie mit Kuhfellen anstatt Teppichen aus. 1954 holt Dick Teague sie ins Design von Packard.

Mary V. Loring, die bereits während ihres Architektur-Studiums Widerstände gegen Frauen zu spüren bekommen hatte, arbeitet Undercover unter dem finnischen Star-Architekt Eero Saarinen,

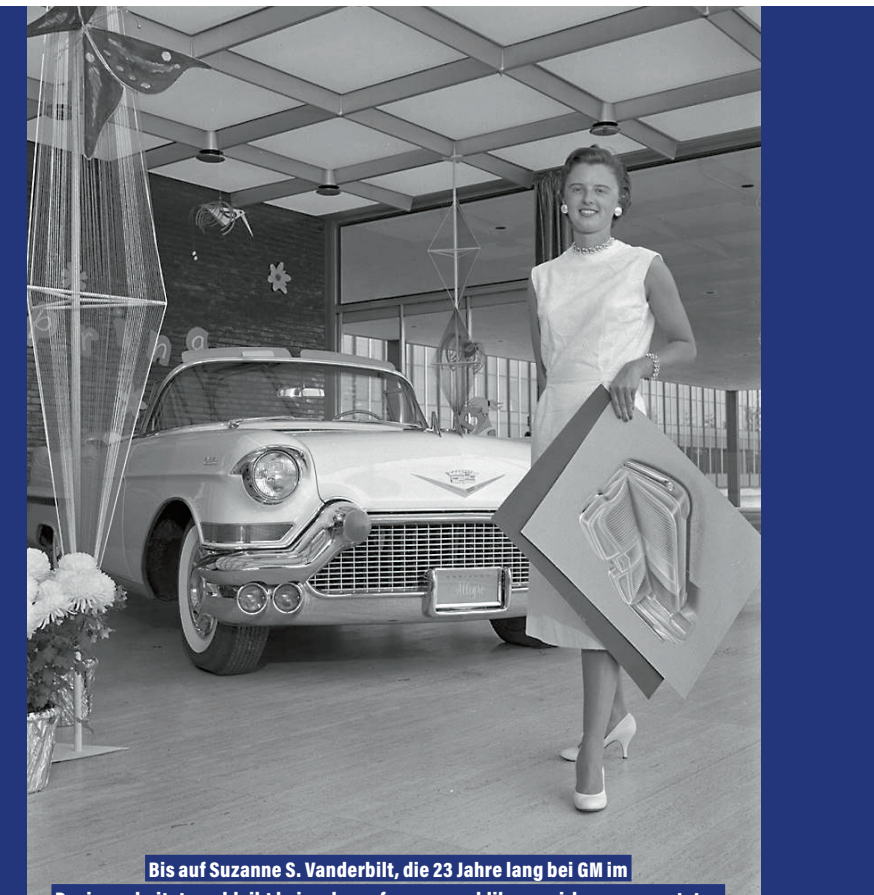
der damals eine Professur an der University of Michigan innehat und das New Technical Center inklusive Floating Staircase und Design Dome für GM entwirft. Ironischerweise ist es Loring, die den eitlen Wunsch von Earl-Nachfolger Bill Mitchell nach einem besonders repräsentativen, unverwechselbar gestalteten Schreibtisch entwirft. Ob Mitchell, der maßgeblich das Ende der Damsels-Ära bei GM beschleunigt, je davon erfahren hat, steht in den Sternen. Als Loring klar wird, dass ihre Möglichkeiten bei GM begrenzt sind, verlässt sie den Konzern.

Sowohl im Designer-Alltag als auch im Rahmen der 1957 und 1958 im Design Dome von GM inszenierten *Feminine Auto Shows* schaffen die Damsels Innovationen im Automobilbau. Gere Kavanaugh heißt die Dame, die die epochalen Dekors und Designs für die Shows kreiert – im Stil einer französischen Gartenparty mit 30 Fuß hohen Käfigen aus Nylon Chiffon, in denen sie nicht weniger als 100 Kanarienvögel setzt.

STATT BENZIN CHANEL IM BLUT, zeigen die Damsels of Design, was sie können – sie, die auch nach ihrem Weggang von GM fast ausnahmslos eigene Design- und Kreativbüros eröffnen, Professuren und Dozentinnenstellen an namhaften Universitäten belegen sollen.

Marjorie S. Ford's 1958er Buick Special Convertible *Tampico* erstrahlt in einer Kombination aus Alabaster-Lackierung und Flamingo Orange im Innenraum, verfügt über Bucket Seats und eine neuartige Zwischenablage inklusive eines herausnehmbaren Transistor-Radios. In ihr Buick *Shalimar*-Showcar integriert sie ein heraus schwingendes Diktaphone.

Ausnahmetalent Ruth Glennie entwirft nicht nur das erste Head-Up-Display der Welt (das GM weder weiter erforscht noch baut), sondern ersetzt die üblichen roten Reflektoren in den Türen



Bis auf Suzanne S. Vanderbilt, die 23 Jahre lang bei GM im Design arbeitet, verbleibt keine der anfangs so publikumswirksam promoteten „Damsels of Design“ beim Autogiganten aus Detroit



Mit Technical Center und Design Dome erbaute Architekt Eero Saarinen zwischen 1949 und 1956 das „Versailles of Industry“

durch in die jeweils speziellen Designs der Türverkleidungen integrierte Leuchtorname. Ihr 57er Buick Bolero erhält ein Handschuhfach mit Extra-Segmenten für eine Kosmetikbox, einen Notizblock und anderes. Ab dem 1958er Jahrgang entwirft sie atemberaubende Armaturenbretter für Pontiac-Serienmodelle und ihre *Fancy Free* getaufte Show-Corvette weist neben einem mit der Außenlackierung farblich korrespondierenden Innenraum in Silver Olive vor allem pneumatisch regulierte Sicherheitsgurte auf! Nach einem Gastspiel 1959/60 bei der britischen GM-Tochter, in dessen Rahmen sie den Vauxhall Victor mit entwirft, stößt auch sie unter dem mittlerweile in Detroit regierenden Bill Mitchell gegen die unsichtbare Glasdecke – und geht. Allerdings entwirft Glennie in den frühen 1980er Jahren noch ein Frontend-Licht-Konzept für den damaligen Pontiac Firebird, das in die Geschichte eingehen wird: Als K.I.T.T. wird es Star der TV-Serie *Night Rider* mit David Hasselhoff!

JEANETTE LINDER ENTWIRFT für ihr Chevrolet Impala *Martinique*-Showcar auf der Feminine Auto Show Koffersets und Kofferraumverkleidungen im selben Design und einen ovalen, großformatigen, seitlich beleuchteten Schminkspiegel. Letzterer schafft es in die Serie. Und Linders Textil-Designs sollten noch lange nach ihrem Abgang bei GM zum Maßstab für die Chevy-Interieurs vieler Jahre werden.

Jeanette Krebs, seit 1957 kreativ tätig für Pontiac und Chevrolet, steuert ihr speziell designtes Pontiac Star Chief Convertible zur Feminine Auto Show bei, heiratet wenig später einen jungen GM-Designer namens Anatole Lapine, dem sie nach Deutschland folgt. Dort arbeitet „Tony“ Lapine erst vier Jahre für Opel, bevor er für 20 Jahre Chefdesigner bei Porsche wird. So gehen Lebenswege.

Bis auf Suzanne S. Vanderbilt, die 23 Jahre lang bei GM im Design arbeitet, verbleibt keine der anfangs so publikumswirksam promoteten Damsels of Design beim Autogiganten aus Detroit. Wäre Design-Halbgott Harley Earl 1958 nicht halb-freiwillig in den Ruhestand gegangen, die Geschichte dürfte mit hoher Wahrscheinlichkeit einen anderen Verlauf genommen haben.

Nachfolger Bill Mitchell gelingt es, selbst Talente wie Sandra Longyear, die nach ihrer Demission bei GM über 40 Jahre ein erfolgreiches Designstudio führt, zu vertreiben. Auch Margarete Eliz-

abeth Sauer mit ihrem feinen Gespür für innovative Details, Erdenkerin des Olds Ninety Eight Holiday *Mona Lisa* und des Starfire Convertible Show Cars *Chantreuse*, verlässt GM 1963. Sie wird Teil des Avanti-Teams von Star-Designer Raymond Loewy – nunmehr kann sie sich mit einem anderen schillernden Mann auseinandersetzen, der dem Vernehmen nach die Zeichnungen seiner Mitarbeiter auch schon mal mit dem eigenen Namen signierte...

DASS DAMALS NICHT ALLE bei GM die ablehnende Haltung Mitchells gegenüber Designerinnen teilen, beweist die 1965 erfolgte Anstellung von Joan Klatil Creamer als erste Frau im GM-Exterior-Design. Sie zeichnet atemberaubende Entwürfe, zumeist für Cadillac. Doch ihren Job bei GM verdankt sie – neben ihrem unzweifelhaften Talent – vor allem der Tatsache, dass sich Bill

Mitchell zum Zeitpunkt ihrer Einstellung gerade auf Auslandsreise befindet. Kurz nach seiner Rückkehr veranlasst dieser prompt die Versetzung Creamers in eines der Interior-Studios.

Wahrlich nicht die Entscheidung eines wirklich starken Mannes. Talenten wie Helene Rother, die aktuell in die *Automotive Hall of Fame* einzog und den anderen Damen dürfte sie höchstens ein Chrom-umrandetes Lächeln abgerungen haben.

An Mitchells Saarinen/Loring-Schreibtisch sitzt heute Michael Simcoe, doch laut der Name des Executive Directors for Industrial Design – Sharon Gauci. Crystal Windham ist Leiterin des Cadillac-Interior Designs und ganz oben auf dem GM-Chefsessel residiert Mary Barra.

Es muss ein unbeschreibliches Gefühl sein. Always different, always the same.



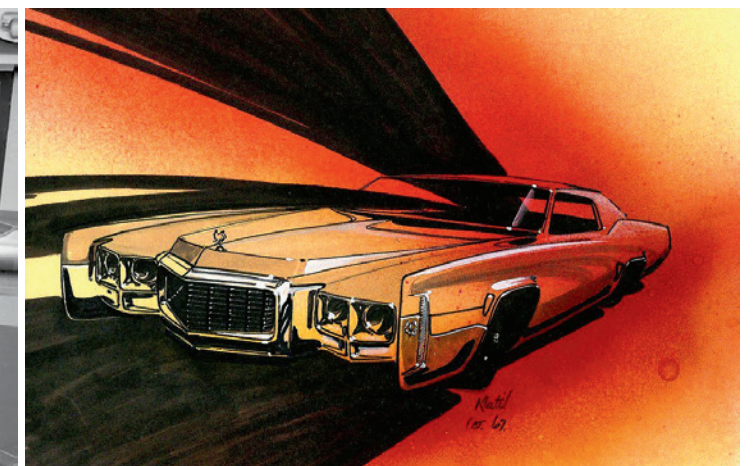
Rückkehr im Triumph: 1941 musste Helene Rother mit ihrer kleinen Tochter vor den Nazis aus Paris flüchten. 1951 fährt sie das spektakuläre GM-Showcar „LeSabre“ persönlich auf den Pariser Autosalon



Im Jahr 1965 wird Joan Klatil Creamer erste Frau im GM-Exterior Design. Als Earl-Nachfolger Bill Mitchell davon erfährt, lässt er das junge Talent versetzen



Noch einmal Marjorie Ford: Ihr 1958er Showcar Buick „Shalimar“ beinhaltet unter anderem ein herauschwenkbares Diktaphon



Ab 1965 zeichnet Joan Klatil Creamer für GM die Autos der Zukunft (s. Zeichnung rechts), hier mit Cadillac-Studiodirektor Stanley Parker. GM-Boss Mitchell brems sie aus