

Peter Giesen

Autopia

Hoe de auto onze wereld veranderde



ALFABET UITGEVERS

2023

Copyright © 2023 Peter Giesen
Omslagontwerp bij Barbara
Omslagbeeld Bridgeman Images
Auteursfoto Peter Arno Broer
Typografie binnenwerk Perfect Service

ISBN 978 90 213 4030 2

NUR 320

alfabetuitgevers.nl

Alfabet Uitgevers vindt het belangrijk om op milieuvriendelijke en verantwoorde wijze met natuurlijke bronnen om te gaan. Bij de productie van dit boek is daarom gebruikgemaakt van papier waarvan het zeker is dat de productie niet tot bosvernietiging heeft geleid.

Voor mijn ouders, in wier Volkswagen Kever ik voor het eerst
de grote wereld aanschouwde

Inhoud

Inleiding 9

- 1 Een speeltje voor de rijken 15
- 2 Henry Ford en de eerste volkswagen 60
- 3 De zoektocht naar een Europese volkswagen: Citroën,
Renault, Mussolini en Hitler 101
- 4 Het gouden tijdperk van de automobiel:
 - Amerika in de jaren vijftig 145
 - 5 Europa na de oorlog:
eindelijk krijgt de gewone man zijn auto 171
- 6 De onttovering van de auto 207
- 7 De opmars van de Japanse auto 224
- 8 De SUV: de terugkeer van de lust 246
 - 9 De elektrische auto 258
- 10 De auto van de toekomst 277

Dank 299

Literatuur 301

Illustratieverantwoording 309

Register 311

Inleiding

In de herfst van 2017 bezocht ik het designcentrum van Peugeot-Citroën in Vélizy-Villacoublay, een stadje tussen Parijs en Versailles. Ik sprak er Gilles Vidal, de chef-ontwerper van Peugeot, een archetypische Fransman met een zorgvuldig getrimde baard en een perfect gesneden jasje.

Vidal had zojuist een nieuwe generatie 3008 en 5008 ontworpen, een doorslaand succes. Door de auto grotere wielen te geven en de lijn van de achterlichten naar de motorkap iets te buigen had hij de kleine SUV een zekere Franse elegantie meegegeven. Maar Vidal dacht alweer verder. ‘Het is een interessante tijd om auto-ontwerper te zijn,’ zei hij. ‘We zitten echt op een kantelpunt in de geschiedenis van de auto. Kijk wat ons binnen afzienbare tijd te wachten staat: de elektrische auto, de zelfrijdende auto en, qua productiewijze, de 3D-printer.’

Toen ik naar Parijs terugreed, voelde ik vooral verlies. De elektrische auto is minder romantisch dan de auto met verbrandingsmotor. Tandwielen en smeerolie maken plaats voor printplaten en accu’s, de machtige brul van de Ferrari en het geruststellende gepruttel van een diesel voor het gezoem van een elektromotor, even opwindend als het geluid van een wasdroger.

De zelfrijdende auto zal een einde maken aan onze fysieke

verhouding met de auto. Techniekhistoricus Gijs Mom noemde de auto een ‘mannenvibrator’, hoewel er ook vrouwen zijn die autorijden als een lichamelijk avontuur beleven. We voelen hoe de auto reageert als we gas geven, schakelen en door de bocht sturen. In de zelfrijdende auto is het genot van een accelererende motor of een scherp aangesneden bocht voorbij. We gaan zitten en laten ons vervoeren, terwijl Google onze data verzamelt en ons bestookt met op maat gesneden advertenties en entertainment. De auto begon zijn leven als avonturenmachine en eindigt als Googlemobiel met passieve inzittenden die op hun beeldscherm zitten te staren, vrezende *petrolheads* en technologiecritici.

Peugeot-ontwerper Vidal wees echter op de praktische kant. Alle tijd die nu verloren gaat aan woon-werkverkeer, vaak meer dan een uur per dag, kan straks nuttig en aangenaam besteed worden. Bovendien is de chauffeur nog altijd de gevaarlijkste factor in het verkeer. De computer van de zelfrijdende auto drinkt niet, let altijd op en zal nooit te hard door de bocht gaan of een twijfelachtige inhaalmanoeuvre uitvoeren. Vidal: ‘Er komt wellicht ooit een wet die de mens zal verbieden zelf auto te rijden. Onze kleinkinderen zullen zeggen: ‘Wát? Reden jullie zelf? Onverantwoord!’

Met de zelfrijdende auto zal ook het design veranderen, zei Vidal. De auto wordt nog meer een verlengstuk van het huis, met comfortabele meubels, misschien zelfs met kamerplanten. ‘Zelf houd ik van échte, papieren tijdschriften. In mijn auto komen kastjes om die magazines in op te bergen,’ zei hij.

Maar zullen we straks worden rondgereden in knusse huiskamers of hyperefficiënte kantoren die helemaal op onze eigen wensen zijn toegesneden? Waarom zouden we een dure privé-auto aanhouden als de romantiek en de lichamelijke sensatie van het autorijden verdwenen zijn?

Misschien is het veel handiger en goedkoper om met één mobiliteits-app je auto, bus, trein, vliegtuig, taxi of fiets te regelen. Als je een auto nodig hebt, komt er een zelfrijdend exemplaar naar je toe. 'Ik heb een auto, maar die staat het grootste deel van de tijd stil op de parkeerplaats,' schrijft de Israëliische historicus Yuval Noah Harari in zijn toekomstverkenning *Homo Deus*. 'Waarom moet ik hem de andere drieëntwintig uur ook hebben? Waarom kan er geen slim carpoolsysteem komen dat wordt bijgehouden door algoritmen?'

De computer weet dat Harari elke dag om 8.04 naar de universiteit gaat. Hij kan een zelfrijdende auto naar hem toe sturen om hem naar zijn werk te brengen. Daarna kan de auto andere mensen vervoeren, in plaats van de hele dag te wachten op de parkeerplaats. Precies om 18.11 komt er weer een auto om Harari van de universiteit naar huis te brengen. De winst zal enorm zijn, aldus Harari: vijftig miljoen autonome deelauto's kunnen een miljard privéauto's vervangen. Daarnaast zijn er veel minder wegen, bruggen, tunnels en parkeerplaatsen nodig, waardoor ruimte ontstaat voor woningbouw, speelplaatsen en openbaar groen. In zulke scenario's wordt de privéauto met verbrandingsmotor vervangen door een vloot van elektrische, zelfrijdende 'robotaxi's'.

De auto was de belangrijkste technologie van de twintigste eeuw. Hij veranderde de wereld en werd het symbool van een levensstijl die draaide om individuele vrijheid en statuscompetitie. De auto was, en is nog steeds, de koning van de consumptiemaatschappij. Rond de heilige twee-eenheid van eigen huis en eigen auto ontstond een nieuwe levensstijl, in de cocon van het eigen gezin.

In 1900 woonden de meeste mensen dicht bij hun werk, van de directeur tot de arbeider. Fabrieken en kantoren stonden midden in de stad. De auto trok deze wereld uit elkaar. De

gemengde stad maakte steeds meer plaats voor aparte industrieterreinen, kantorenparken, slaapsteden en winkelcentra, die vaak alleen met de auto te bereiken zijn. Hoger- en lageropgeleiden wonen steeds vaker apart van elkaar, in hun eigen wereld.

Als onze auto plaatsmaakt voor een op afroep beschikbare elektrische robotaxi wordt een andere levensstijl mogelijk, in elk geval op het gebied van mobiliteit. Minder gericht op status en consumptie, en beter voor het klimaat, het milieu en de stedelijke leefomgeving.

Zal het zover komen? De ontwikkeling van zelfrijdende auto's blijkt een stuk moeilijker dan technologiegoeroes beloofden. Dat zegt niet alles. Ik herinner me een congres over nieuwe media rond 2000 waar de aanwezigen een telefoon met internet mochten uitproberen, volgens het primitieve WAP-protocol. Terecht werd het apparaat door de meeste aanwezigen honend terzijde geschoven. Zeven jaar later had iedereen een iPhone.

Minstens even lastig is de culturele uitdaging. Harari ziet de auto als een transportmiddel, een rationele manier om van A naar B te komen. Zoals uit deze cultuurgeschiedenis zal blijken, werd de transportfunctie van de auto van meet af aan overschaduwd door gevoelens van lust, status en macht. De auto is een kunstwerk, schreef de Amerikaanse schrijver Tom Wolfe in de jaren zestig. Ford en Chevrolet doen precies wat Lodewijk XIV in Versailles deed: zij gieten de dromen van hun tijd in een vaste vorm. Auto's zijn alles, schreef Wolfe: 'Vrijheid, stijl, seks, macht, beweging, kleur – alles is er.'

Kan deze lustmachine worden vervangen door een volstrekt rationele robotaxi? Onmogelijk is het niet. De meeste mensen vinden hun auto nog altijd belangrijk, maar hij is niet meer de heilige koe die hij in de jaren zestig was, een statussymbool dat vertroeteld werd, elke week gewassen en trouw in de garage ge-

zet. In Harari's schets van de toekomst komt hij maar een paar keer voor. Zelfs in zijn meest geavanceerde gedaante van robotaxi lijkt hij ouderwets, vergeleken met de duizelingwekkende mogelijkheden van de sleuteltechnologieën van de eenentwintigste eeuw, kunstmatige intelligentie en biotechnologie.

Wie werkelijk modern wil zijn, komt niet meer toeterend aanrijden in een flitsende auto, maar laat zien hoe hij zijn complete bestaan beheerst via zijn smartphone. De automobilist waande zich een koning achter het stuur, de smartphonegebruiker construeert een compleet universum rond zijn ego, van Tinder tot Instagram. Wat Tom Wolfe in de jaren zestig over de auto schreef, geldt nog veel sterker voor de smartphone: 'Vrijheid, stijl, seks, macht, beweging, kleur – alles is er.'

De toekomst laat zich niet voorspellen, maar één ding is zeker: de auto zoals wij die kennen heeft zijn langste tijd gehad. Dit boek is een requiem voor de machine van onze dromen, van de elegante luxe van de Citroën tot de perfecte technologie van Mercedes-Benz, via de auto van mijn jeugd, de Volkswagen Kever, die voor ons, zoals voor zovelen, de geslaagde sprong naar de middenklasse verbeeldde.