

GOOD DESIGN IS FUNCTIONAL

A well-designed product leaves no traces of the process behind its development. Taking the **P'8928 SUNGLASSES** as an example, we reveal what needs to happen before a pair of Porsche Design glasses reaches the store. We tell this story in reverse: from the purchase in a store to the very first idea.



The new P'8928
Sunglasses with in-
terchangeable lenses.
A finished, cohesive
object. The steps that
led to its realization
are no longer visible.

*Die neue Wechsel-
glasbrille P'8928.
Ein fertiges, in sich
ruhendes Objekt. Die
Schritte zu seiner
Realisierung sieht man
ihm nicht mehr an.*



Daniel Bründl, Senior Designer at Studio F. A. Porsche, holds his design in his hands at the prototype workshop at Rodenstock.

Daniel Bründl, Senior Designer bei Studio F. A. Porsche, hält in der Werkstatt des Musterbaus bei Rodenstock das erste Mal sein Designobjekt in den Händen.

T

THE SHOP

The box is heavy and large—you need both hands to hold it. Once you have removed the banderole of thick, rough paper wrapped around the box and opened up the packaging, a gently cushioned case appears. Open the case, and there they are: the new Porsche Design sunglasses, the P'8928. They immediately convey two impressions: robust stability and yet weightlessness. And something else is evident: they are extremely adaptable. The sales associate skillfully grips a curved lever positioned above the bridge between the lenses. Applying gentle force, she flips the lever upward, turns the sunglasses and can then remove the lenses, which were held to the frame by the temples and by four small hooks. The P'8928 Sunglasses have interchangeable lenses—an idea invented by Professor F. A. Porsche in 1978. The resulting P'8478—the original Porsche Design model with this feature—are one of the most iconic sunglasses ever created. Inspired by classic aviator sunglasses, their organic curves and functional yet sporty character were instrumental in defining the style of the 1980s. The P'8478, which were originally marketed as “exclusive sunglasses” due to their elegant appearance, remain one of Porsche Design’s best-selling

A TOUGH CHALLENGE: REDESIGNING AN ALL-TIME CLASSIC

products to this day. The P'8928 are a contemporary remake of this all-time classic. They evoke and honor the original, while setting a tone that is all their own: the P'8928 are more angular and even more masculine. What you cannot see from this cohesive object that leaves no question unanswered is the process that led up to its production. We will tell this story now—step by step, but in reverse. From the finished product—the sunglasses that are available as a 50th anniversary limited edition in black (satin) and natural titanium (satin) in a special box with interchangeable gray polarized and olive silver mirrored lenses and a braided leather eyewear strap—and its production through to the design and the initial idea. It is a long journey, because there are no shortcuts to perfection.

PRODUCTION

Before the finished sunglasses are prepared for delivery at the warehouse in Harsewinkel, they have already been on a long journey. They were manufactured in Japan. As the frame is made of titanium, a metal that is extremely light and resilient, series production requires a lot of specialist machinery, highly specific expertise, and the highest quality standards.

FINAL STEPS BEFORE MANUFACTURE

The production process itself merely executes what has previously been designed and developed. The final crucial step before manufacture begins is to check the tool samples—the individual parts of the sunglasses that have already been made with the machinery to be used for series production. “If we find something that is not to our liking at this point, we can still modify it based on the tool samples. But this would be a very expensive correction because the models for the machines have already been produced,” says Ben Heirich. He is head of in-house design at Rodenstock and has worked together with Porsche Design for many years. “Checking the tool sample is usually just a formality. Generally, the people we work with are highly professional.” The step prior to this, before the machines begin production, is a very technical one known as engineering, which comprises preparing the plans for production. “Technical drawing is a term that’s easier to understand,” says Heirich. “Of course, we switched from drawing by hand to producing computer-aided 3D images long ago.”

FINDING THE RIGHT COLORS

Another step that precedes production is color design. This is the last one in which the expertise of Porsche Design comes into play. In this case, it is provided by Daniel Bründl, Senior Designer at Studio F. A. Porsche. He has worked for Porsche Design since 2006. After spending many years at the studio in Zell am See, Austria, Bründl now manages the Berlin office. He studied at the renowned Faculty of Industrial Design at the Technical University of Delft. The 43-year-old, discreetly dressed in dark colors, became fascinated with design at an early age: “My father, who I got my interest in technology from, actually had Grundig’s legendary 1980s Porsche Design radio in his car – the one with the control panel you could remove and take with you. The car radio didn’t work without the control panel. What a perfect anti-theft device, so simple and so compact.” Since then, Bründl has had a passion for perfect design – which he can show to the full in the development



Known internally as the “torture chamber”: In one of the stress tests, the temples are opened and closed more than ten thousand times.

Intern »Folterkammer« genannt: Im Belastungstest werden die Bügel mehr als zehntausendmal geöffnet und geschlossen.





The pantograph, a device originating from the 1950s, allows molds to be milled to a much smaller scale. This lettering is reduced to only a few millimeters and engraved onto the temples.

Am Pantografen, einer Maschine aus den 1950er Jahren, können Formen stark verkleinert gefräst werden. Dieser Schriftzug wird damit in Millimetergröße auf die Bügel graviert.

NOTHING ABOUT THIS PRODUCT NEEDS TO BE DIFFERENT. EVERYTHING FITS TOGETHER. ACHIEVING THIS IS A LONG PROCESS

and execution of the P'8928. To design the color of the sunglasses, he came to Rodenstock's headquarters in Munich. Blinds are pulled down to protect the room from the daylight that, due to the reflections of the surroundings, would always come through the window in a slightly different color and above all in different levels of brightness. The light conditions here must be exactly the same at all times, which is why the workspace is lit up by brightly glowing fluorescent tubes on the ceiling. Bründl and Heirich are bent over a table covered in hundreds of temples, frames, and lens samples. A layperson often cannot distinguish between the shades of color and the different surfaces, but Bründl and Heirich can see the differences and nuances. They combine different parts, place them next to each other, muttering all the while. It seems like a hidden science. At the end of this process, they have created the models for the collection. The colors chosen for the P'8928 look so natural that it is hard to imagine any others. Good design is invisible.

MERCILESS TESTING

One more step is required before manufacture: the product is tested in what the staff like to call the "torture chamber." This involves subjecting the preliminary product to enormous stresses. For example, a machine opens the temples tens of thousands of times, the frame of the glasses is bent in on itself, and the hinges are overstretched. Then the sunglasses are placed as a whole in a "sweatbox" where high temperatures and artificial sweat are used to simulate extreme corrosive conditions. Porsche Design products must meet the highest standards of robustness and durability.

A CONCEPT BECOMES REALITY

Before a preliminary product can be tested, a prototype must be made. This is the point where two worlds meet—the world of ideas and the world of production. The unique part about this step is that everything must be done by hand. We enter the inner sanctum of production at Rodenstock: the prototype workshop. The atmosphere can be described as "somewhere between a craft business

and a laboratory." A radio in the corner is playing a classical music station. Wolfgang Knoblach and Ronald Begemann are sitting on ergonomically designed stools. Prototype construction is their domain. Both radiate the authority of experienced craftsmen, combined with the calm of a Zen master. Their job is to use a technical drawing they have received from Rodenstock in-house designer Ben Heirich to produce an object that is partly made of materials that are different from the finished glasses, but is otherwise identical to them. The designers have the utmost respect for the prototype engineers. "They're a bit like magicians," says Daniel Bründl. "We design, but they create." The process looks roughly like this: First, the so-called mold disc is milled. This is a five-millimeter-thick disc made of blue plastic, which renders the basic shape of the lenses. This operation takes place in the digitally controlled CNC milling machine. Then the craftsmen take over. Knoblach and Begemann have known each other for decades. The two have the air of an old married couple, communicate mainly in abbreviations, and lovingly tease each other. They work together like a well-oiled machine. Once the mold disc is milled, it's time for the "winding." From a vast amount of wire kept in rolls in a huge cabinet, they select the one that exactly resembles the material from which the frame of the future glasses will be made. "Then we wind the wire around the mold disc by hand," explains Knoblach – and the resulting object immediately has a shape that looks like a lens. The second mold is produced in exactly the same way. The pair then sets about soldering, sanding, and bending. The bridge is fitted, followed by the hooks that hold the lenses, and the temple for holding everything together. Next, Knoblach needs to use the pantograph. This is a mechanical device from the 1950s that enables molds to be milled to smaller scales—in this case the words "Porsche Design," which are to be engraved into the temples of the glasses. To do this, Knoblach places a template with the lettering magnified ten times into a bracket. He then runs a needle over the template—and the pantograph engraves a tiny version of the letters into the previously milled



Left/Links

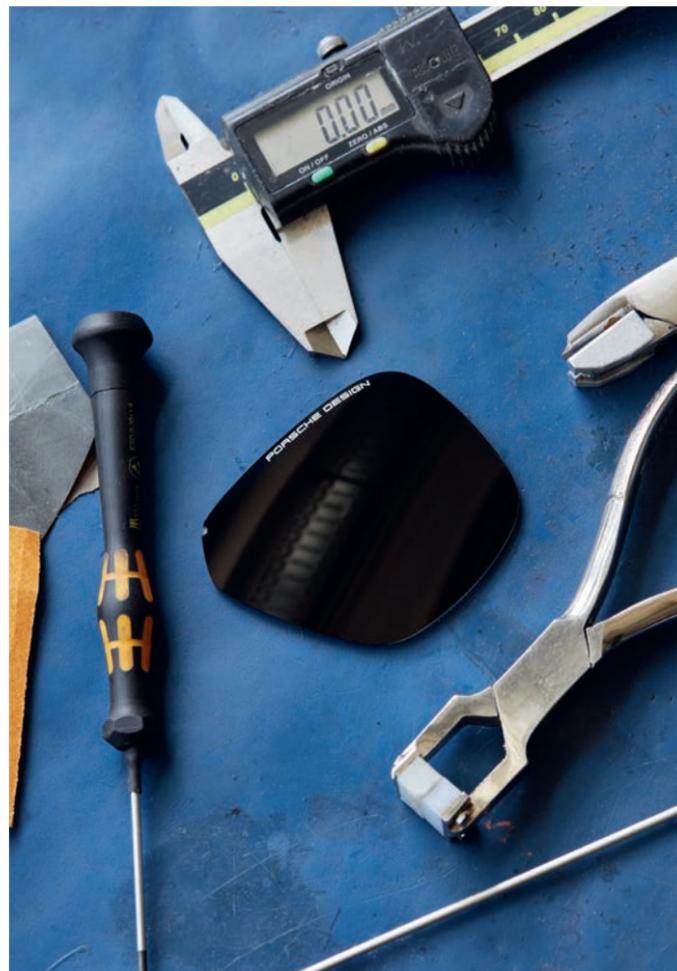
The right color? Rodenstock in-house designer Ben Heirich tests a lens.

Die richtige Farbe? Rodenstock Inhouse-Designer Ben Heirich testet ein Brillenglas.

Right/Rechts

It comes down to hundredths of millimeters: precision is essential in prototype engineering.

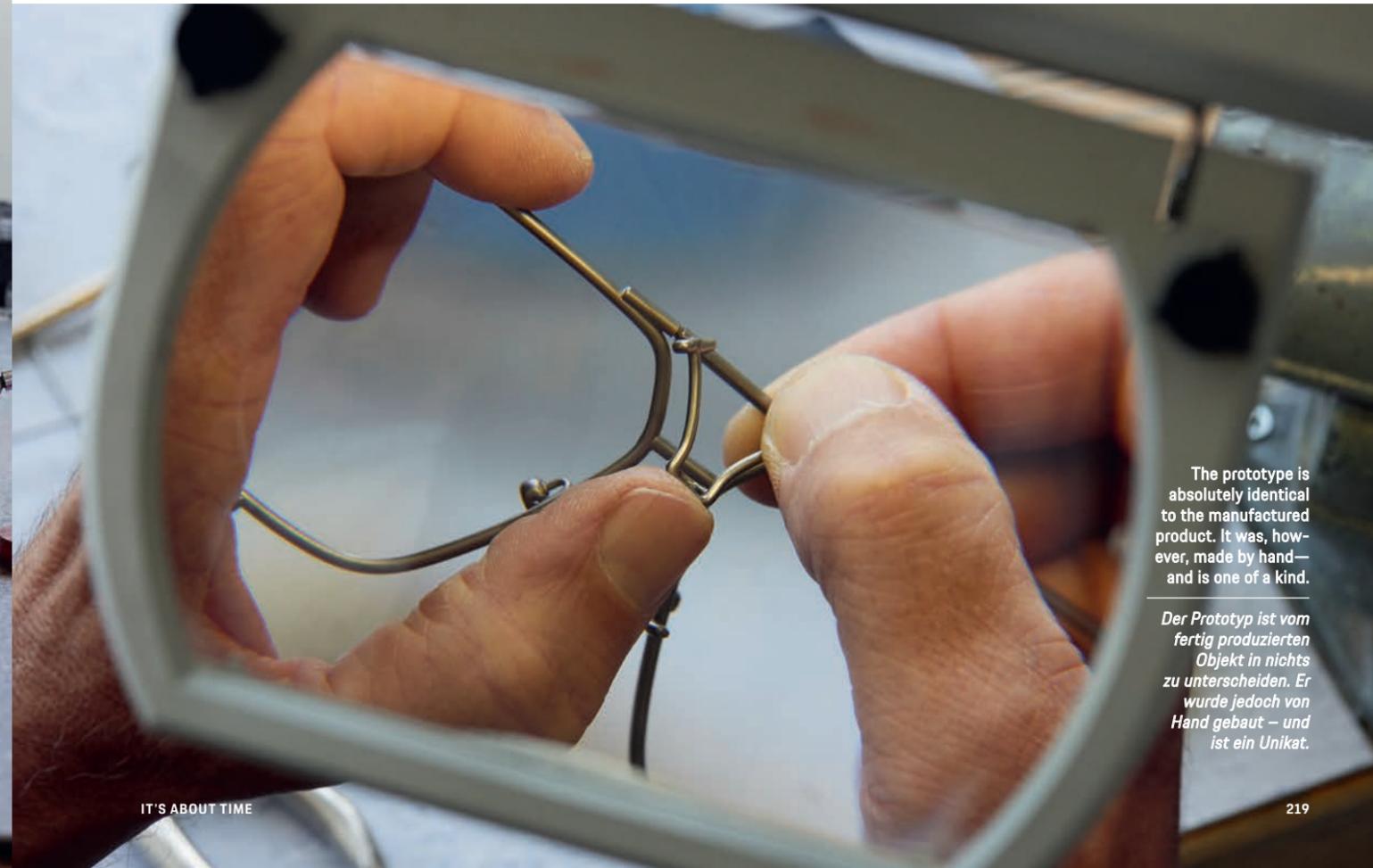
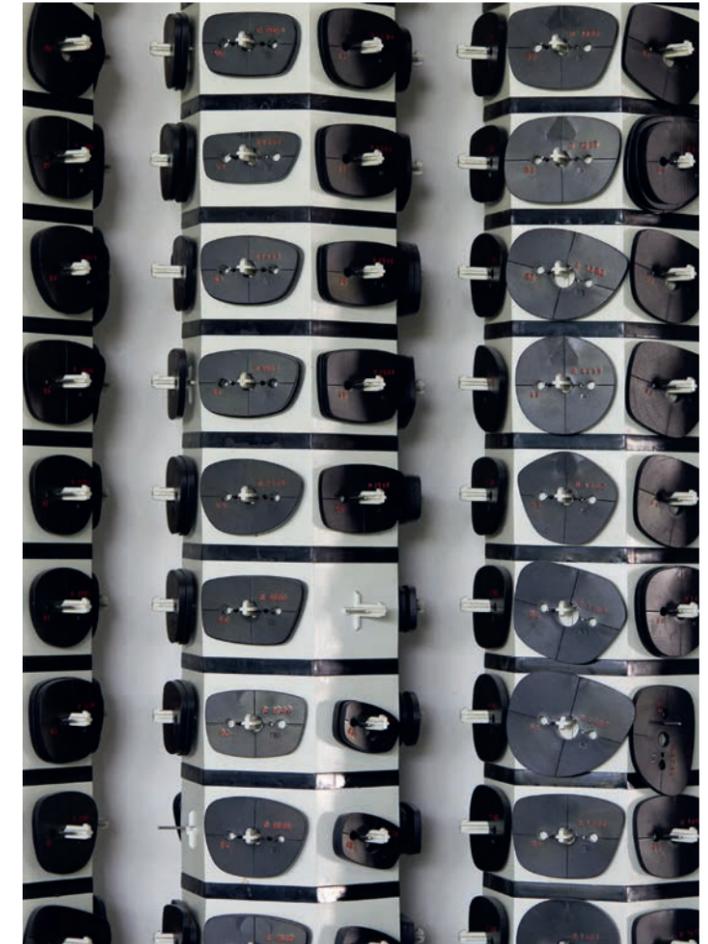
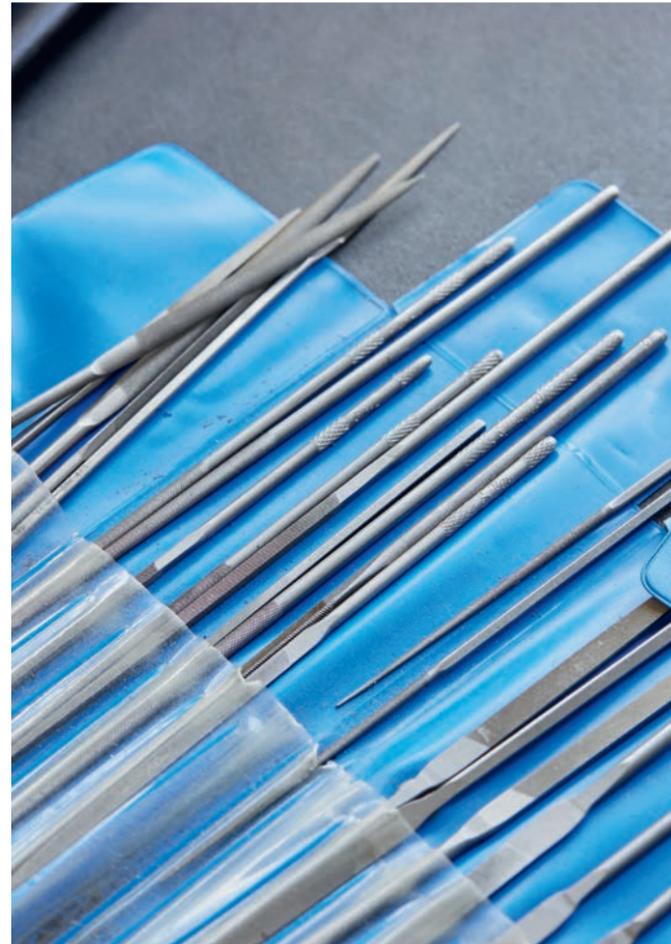
Hundertstelmillimeter entscheiden: Präzision ist im Musterbau unerlässlich.





1,200 degrees:
prototype engineer
Wolfgang Knoblach
takes great care
with the flame of the
soldering iron.

1200 Grad: Vor der
Flamme des Lötgeräts
hat Musterbauer
Wolfgang Knoblach
großen Respekt.



The prototype is
absolutely identical
to the manufactured
product. It was, how-
ever, made by hand—
and is one of a kind.

Der Prototyp ist vom
fertig produzierten
Objekt in nichts
zu unterscheiden. Er
wurde jedoch von
Hand gebaut – und
ist ein Unikat.

“THE PRO- TOTYPE ENGINEERS ARE LIKE MAGICIANS. WE DESIGN, BUT THEY CREATE,” SAYS DANIEL BRÜNDL

temples made of titanium. Knoblach checks everything with a watchmaker's loupe, his hand guiding the instrument as steadily and precisely as a surgeon would a scalpel. Precision down to tenths of a millimeter is required. Everyone else in the room maintains a reverential silence. “If you mill too deep, you've obviously lost the material. Then you have to start again from scratch,” he says. At the end of the process, the individual parts—which are in fact one of a kind—are assembled. And suddenly an idea has become reality; a drawing has come to life.

AN IDEA TAKES SHAPE

Before the prototype is produced, it must of course be designed. The relevant departments at Rodenstock and Porsche Design work hand in hand during this process. Heirich describes how it unfolded: “The idea comes from Porsche Design, in this case from Daniel. I'm talking about the basic shape and look of the glasses. This is sent to us primarily as a 3D rendering. This quickly lets us know what we're aiming for. Our job is then to convert this idea into a manufacturable product, by precisely determining the strengths of the materials down to the nanometer, for example.” And Bründl adds: “When we decided to make a new edition of the P'8478, I was immediately thrilled. Is there a more famous model of sunglasses? They are an all-time classic.” But that is precisely what made working on the new edition so difficult. “The original is perfect. There's nothing at all left to improve,” says Bründl. “What gives me particular joy is that the object embodies the spirit of F. A. Porsche. It's an expression of his personality. It annoyed him that he needed different sunglasses for his favorite activities—driving, skiing, hunting, and sailing—because of the stark contrasts in light conditions. So he reflected on this and invented sunglasses with interchangeable lenses. You can only admire such ingenuity,” says Bründl. Despite the perfection achieved by the original model, there was one aspect he was able to work on for the new edition. “The original is so well loved and well known that it can still sit alongside a new edition. This time, we opted for a slightly harder shape. The curves of the P'8478

give the glasses a certain softness, which is why they are very popular with women. They are unisex glasses, but the majority of their wearers are female. Our plan was therefore to design a version for men that is a bit more angular, more masculine.” Conceiving an idea like that is easy. The real art is in developing it. “A project like this takes up all your time for several months. You end up dreaming about it.” says Bründl. Like F. A. Porsche in his day, Bründl prefers to work on paper in the initial phase of a project. The first designs are crude. Different angles are tried out, and the shape of the lenses slowly emerges. “You're constantly recombining shapes. Many days I left the office and thought to myself: I haven't got it yet. I need to look at that again.” But after a while, Bründl hit upon a shape. It was then he knew: that was the one. Was he proud? “Proud is a bit too strong. But I was happy. No other fashion item captures the attention as quickly, as directly, or as unconsciously as a pair of glasses, because a person's face is the first thing we look at. Their glasses take up all of our focus. So we shouldn't compromise on what model we wear. It's a pleasure and an honor to design something like this.” A design that became a product, which is now sitting in a case, wrapped up in a box, waiting to accompany its wearer through life.

Rodenstock in-house designer Ben Heirich wears the P'8386. Behind him sits a row of physiognomic models representing customers in the largest sales markets.

Rodenstock Inhouse-Designer Ben Heirich mit P'8386 auf der Nase. Hinter ihm: die physiognomischen Modelle der Kunden in den größten Absatzmärkten.





The prototype workshop keeps hundreds of different temples—every conceivable model can be assembled.

Im Musterbau liegen Hunderte Arten von Bügeln bereit – jedes denkbare Modell lässt sich so zusammenbauen.



Shavings produced during the milling of the mold disc that defines the shape of the glasses. This step comes at the beginning of material production.

Späne, die beim Fräsen der Formscheibe abfielen, die die Form der Brille definiert. Dieser Arbeitsschritt steht am Anfang der materiellen Produktion.



THE LONG JOURNEY TO PERFECTION: THOUSANDS OF OPTIONS NARROWED DOWN TO A FEW

Designers at work:
When Ben Heirich
and Daniel Bründl are
muttering, they are
often practicing a
hidden science.

*Designer unter sich:
Wenn Ben Heirich und
Daniel Bründl mur-
meln, ist das oft eine
Geheimwissenschaft.*



**Top/Oben**

The right packaging is just as important: A designer at the Porsche Design office in Berlin.

Auch das Packaging muss sitzen: Designer im Porsche Design Büro in Berlin.

**Bottom left/
Unten links**

A rendering of the P'8928 from the front. This model is much more angular than the original from the 1970s.

Ein Rendering der P'8928 in Frontalansicht. Das Modell ist viel kantiger als das Original aus den 1970er Jahren.

**Bottom right/
Unten rechts**

At the Berlin office, the product images are selected and edited for marketing purposes.

Im Berliner Büro werden die Produktbilder für die Vermarktung ausgesucht und bearbeitet.

DE

EINEM GUT GESTALTETEN PRODUKT SIEHT MAN DEN PROZESS SEINER ENTWICKLUNG NICHT AN. WIR LEGEN AM BEISPIEL DER SONNENBRILLE P'8928 OFFEN, WAS ALLES PASSIEREN MUSS, BEVOR EINE BRILLE VON PORSCHE DESIGN IN DEN LADEN KOMMT. UND ZWAR RÜCKWÄRTS: VOM KAUF IM LADEN ZURÜCK BIS ZUR ALLERERSTEN IDEE.

DER SHOP

Die Box ist schwer und groß, man muss sie mit beiden Händen halten. Hat man die Banderole aus dickem angerautem Papier, die sie umfasst, entfernt und die Verpackung aufgeklappt, erscheint ein sanft gebettetes Etui. Öffnet man nun wiederum dieses, liegt sie vor einem: die neue Sonnenbrille von Porsche Design, die P'8928. Sie vermittelt sofort zwei Eindrücke: solide Stabilität und dennoch Schwerelosigkeit. Und noch etwas ist augenscheinlich. Diese Brille ist äußerst variabel. Mit einem geübten Handgriff berührt die Verkäuferin einen bogenförmigen Hebel, der sich über dem Steg, also zwischen den Gläsern, befindet. Mit sanfter Kraft legt sie ihn nach oben um, dreht die Brille – und die Gläser, die zuvor vom Bügel und von vier kleinen Klammern, genannt »Hooks«, am Rahmen ge-

EINE SCHWIERIGE AUFGABE: DIE NEUAUFLAGE EINES ABSOLUTEN KLASSIKERS

halten wurden, können herausgenommen werden. Die P'8928 ist eine sogenannte Wechselglasbrille, bei der sich die Gläser austauschen lassen. Dieses Prinzip erfand Professor F. A. Porsche im Jahr 1978. Die daraus resultierende P'8478 – das Urmodell der Wechselglasbrillen von Porsche Design – ist eine der ikonischsten Sonnenbrillen, die jemals entworfen wurden. Mit ihren Anleihen am klassischen Design der Pilotenbrillen, ihren organischen Rundungen und ihrer funktionalen Sportlichkeit prägte sie den Style der 1980er Jahre entscheidend. Die P'8478, die aufgrund ihrer edlen Anmutung ursprünglich als »Exklusivbrille« vermarktet wurde, ist bis heute ein Top-Seller von Porsche Design. Die P'8928 ist ein zeitgenössisches Remake dieses Klassikers. Es zitiert und ehrt das Original – und setzt doch entschieden eigene Akzente: Die P'8928 ist eckiger und noch einmal maskuliner.

Was man diesem in sich ruhenden, keine Frage offenlassenden Objekt nicht ansieht, ist der Prozess, der seiner Fertigstellung vorausging. Diesen zeichnen wir hier nach: Schritt für Schritt – und zwar rückwärts. Also vom fertigen Produkt – der Brille, die als Limited Edition zum 50-jährigen Jubiläum in Black (satin) und Titanium nature (satin) in einer speziellen Box mit Wechselgläsern in



den Glastönungen Grey Polarized und Olive Silver Mirrored und geflochtenem Lederbrillenband ausgeliefert wird – über die Fertigung bis hin zur Gestaltung und zur ersten Idee. Es ist ein langer Weg, denn Perfektion kennt keine Abkürzungen.

DIE PRODUKTION

Bevor die fertige Brille im Lager in Harzewinkel konfektioniert wurde, also fertig gemacht wurde für die Auslieferung, hat sie schon eine weite Reise hinter sich. Gefertigt wurde sie in Japan. Da der Rahmen aus Titan ist, einem extrem leichten und widerstandsfähigen Metall, bedarf es in der Serienproduktion vieler Spezialmaschinen, einer ganz besonderen Expertise und höchster Qualitätsstandards.

LETZTE SCHRITTE VOR DER HERSTELLUNG

Die Produktion aber setzt nur um, was vorher entworfen und gestaltet wurde. Der letzte, entscheidende Schritt vor der Fertigung ist die Kontrolle der sogenannten Tool Samples. Dabei handelt es sich um die Einzelteile der Brille, die bereits mit den Maschinen für die Serienproduktion hergestellt wurden. »Sollte sich an diesem Punkt herausstellen, dass etwas nicht so ist, wie wir es uns vorgestellt haben, könnte man das noch anhand der Tool Samples anpassen. Aber diese Korrektur würde sehr teuer werden, weil die Muster für die Maschinen bereits hergestellt sind«, sagt Ben Heirich. Er ist Head des Inhouse-Designs bei Rodenstock und arbeitet seit Jahren mit Porsche Design zusammen. »In der Regel ist die Kontrolle des Tool Samples aber eine reine Formsache. Generell arbeiten wir nur mit absoluten Profis zusammen.«

Der Schritt zuvor, bevor die Produktion auf den Maschinen anspringt, ist ein sehr technischer: das sogenannte Engineering, also das Erstellen der Pläne für die Fertigung. »Technische Zeichnung ist ein Begriff, unter dem man sich leichter etwas vorstellen kann«, sagt Heirich, »obwohl natürlich in diesem Schritt des Prozesses schon lange nicht mehr von Hand gezeichnet, sondern mit 3-D-Programmen am Rechner entworfen wird.«

DIE RICHTIGEN FARBEN FINDEN

Ebenfalls der Produktion vorausgehend ist das Color-Design. Das ist der letzte Schritt, an dem der Gestalter von Porsche Design ins Spiel kommt. In diesem Fall ist das Daniel Bründl, Senior Designer bei Studio F. A. Porsche. Bründl arbeitet seit 2006 bei Porsche Design, lange Jahre war er im Studio in Zell am See, heute leitet er das Berliner Büro. Er studierte an der renommierten Fakultät für Industriedesign der Technischen Universität Delft. Bründl, 43 Jahre alt, dezent gekleidet in dunklen Farben, begeisterte sich schon früh für das Thema Design: »Mein Vater, von dem ich meine Technikbegeisterung geerbt habe, hatte tatsächlich in den 1980er Jahren das legendäre Porsche Design Autoradio von Grundig in seinem Wagen, bei dem man die Bedieneinheit abnehmen und mitnehmen konnte. Ohne diese Bedieneinheit ließ sich das Autoradio nicht in Betrieb nehmen. Der perfekte Diebstahlschutz, so einfach und so kompakt.« Seit damals brennt Bründl für perfekte Gestaltung – eine Leidenschaft, die er in vollem Umfang in Entwurf und Umsetzung der P'8928 einbringen kann.

Für die Farbgestaltung der Brille ist er in das Rodenstock Headquarter nach München gekommen. Der Raum ist mit Jalousien gegen Tageslicht geschützt, das wegen der Reflexionen der Umgebung immer leicht gefärbt und vor allem in unterschiedlicher Helligkeit durchs Fenster fallen würde. Hier aber müssen stets exakt gleiche Lichtbedingungen herrschen, weshalb an der Decke gleißend helle Tageslichtröhren strahlen. Über einen Tisch gebeugt stehen Bründl und Heirich, vor ihnen Hunderte von Bügeln, Fassungen und Glasproben. Die Farbschattierungen und verschiedenen Oberflächen lassen sich vom Laien oft gar nicht mehr unterscheiden, Bründl und Heirich aber sehen die Differenzen und Nuancen. Sie kombinieren, legen nebeneinander, murmeln dabei: eine Geheimwissenschaft. Am Ende dieses Prozesses stehen die Modelle der Kollektion. Die Farben der P'8928 wirken so selbstverständlich, dass andere schwer denkbar sind. Gute Gestaltung ist unsichtbar.

KEINE GNADE FÜR DAS PRODUKT

Und noch ein Schritt geht der Produktion

NICHTS AN
DIESEM
PRODUKT
KÖNNTE
ANDERS
SEIN, ALLES
FÜGT SICH.
DAHIN ZU
KOMMEN,
IST EIN
LANGER
PROZESS



voraus: der Produkttest, hausintern auch gerne »Folterkammer« genannt. Hier wird das Vorprodukt enormen Belastungen unterworfen. Eine Maschine öffnet die Bügel etliche Zehntausend Mal. Der Rahmen der Brille wird in sich verbogen, die Scharniere werden überdehnt. Dann kommt die ganze Brille in einen Schwitzwasserkasten, in dem mit hoher Temperatur und künstlichem Schweiß korrosive Extrembedingungen simuliert werden. Für Porsche Design Produkte gelten die höchsten Standards in Sachen Stabilität und Haltbarkeit.

EIN KONZEPT WIRD OBJEKT

Bevor ein Vorprodukt getestet werden kann, muss ein Prototyp hergestellt werden. Der Prototyp befindet sich an der Schnittstelle zweier Welten – der Welt der Idee und der Welt der Produktion. Das Besondere: Hier kann nur von Hand gearbeitet werden. Wir betreten nun das eigentliche Heiligtum der Produktion bei Rodenstock: die Werkstatt des Musterbaus. Die Atmosphäre lässt sich als »irgendwo zwischen Handwerksbetrieb und

Is everything perfect? Daniel Bründl discusses the final designs at his office in Berlin.

Ist alles perfekt? In seinem Büro in Berlin spricht Daniel Bründl über die finalen Entwürfe.

Labor« beschreiben. In der Ecke steht ein Radio, es läuft Bayern 4 Klassik. Auf ergonomischen Hockern sitzen Wolfgang Knoblach und Ronald Begemann. Der Musterbau ist ihr Reich. Beide strahlen die Autorität des versierten Handwerkers aus, die jedoch kombiniert ist mit der Ruhe eines Zen-Meisters. Ihre Aufgabe ist es, aus einer technischen Zeichnung, die sie zuvor vom Rodenstock Inhouse-Designer Ben Heirich erhalten haben, ein Objekt herzustellen, das zum Teil zwar aus anderen Materialien als die fertige Brille hergestellt ist, ansonsten aber identisch mit dieser ist. Vor den Musterbauern haben auch die Designer höchsten Respekt. Daniel Bründl sagt: »Sie sind ein bisschen wie Zauberer. Wir gestalten, sie aber erschaffen.«

Dieser Prozess sieht in etwa so aus: Als Erstes wird die sogenannte Formscheibe gefräst. Das ist eine fünf Millimeter dicke Scheibe aus blauem Kunststoff, die die grundsätzliche Form der Brillengläser wiedergibt. Dieser Vorgang findet in der digital gesteuerten CNC-Fräse statt. Dann aber müssen die Handwerker ran.



»DIE MUSTERBAUER SIND WIE ZAUBERER. WIR GESTALTEN, SIE ABER ERSCHAFFEN«, SAGT DANIEL BRÜNDL

Knoblach und Begemann kennen sich seit Jahrzehnten. Die beiden sind ein bisschen wie ein altes Ehepaar, kommunizieren vor allem mit Kürzeln miteinander und machen sich liebevoll übereinander lustig. Beide arbeiten wie eine gut geölte Maschine zusammen. Ist die Formscheibe gefräst, ist das »Wickeln« an der Reihe: Aus einer Unmenge an Drähten, die alleamt auf Rollen in einem riesigen Schrank verwahrt werden, wird jener ausgesucht, der optisch exakt dem Werkstoff ähnelt, aus dem der Rahmen der künftigen Brille gefertigt wird. »Dann wickeln wir von Hand den Draht um die Formscheibe«, erklärt Knoblach – und sofort hat man ein Objekt, das schon die Form eines Glases erkennen lässt. Genauso entsteht die zweite Form. Dann wird gelötet, geschliffen und gebogen, der Steg wird eingesetzt, die Hooks, die die Gläser halten, der Bügel zum Verschließen.

Und dann muss Knoblach an den Pantografen. Das ist ein mechanisches Gerät aus den 1950er Jahren, mit dem maßstabsgetreu Formen verkleinert gefräst werden können, in diesem Fall die Wörter »Porsche Design«, die in den Brillenbügel graviert werden sollen. Dazu legt Knoblach eine Schablone mit dem Schriftzug in zehnfacher Vergrößerung in eine Halterung. Diese Schablone fährt er dann mit einer Nadel ab – und der Pantograf graviert alles in winziger Verkleinerung in den zuvor gefrästen Bügel aus Titan. Knoblach kontrolliert alles mit einer Uhrmacherlupe, seine Hand führt das Gerät so ruhig und präzise wie ein Chirurg das Skalpell. Hier geht es um Zehntelmillimeter. Alle anderen im Raum schweigen ehrfurchtsvoll. »Fräst man zu tief, ist das Material natürlich weg. Dann muss man noch mal ganz neu anfangen«, erklärt er.

Top/Oben

The Porsche Design office in Berlin Friedrichshain. The designers have a view of the Spree river.

Das Büro von Porsche Design in Berlin Friedrichshain. Die Designerinnen und Designer blicken auf die Spree.

Below/Unten

Final meeting about the prototype at Porsche Design in Berlin: once this step is completed, Bründl hands over to the team at Rodenstock in Munich.

Letzte Besprechung des Prototyps bei Porsche Design in Berlin: Nach diesem Arbeitsschritt übergibt Bründl an Rodenstock in München.



Bründl says he works best in a bright, tidy space. But he thinks about the project all the time.

In hellen, aufgeräumten Räumen kann er am besten arbeiten, sagt Bründl. In Gedanken ist er aber rund um die Uhr bei dem Projekt.



EIN LANGER WEG: AUS TAUSENDEN MÖGLICHKEITEN EINIGE WENIGE AUSZUSUCHEN

Am Ende dieses Prozesses werden die Einzelteile, bei denen es sich tatsächlich um Unikate handelt, zusammengesetzt. Und plötzlich wird aus einer Idee ein Ding, aus der Zeichnung ein Objekt.

VON DER IDEE ZUR FORM

Vor der Produktion des Prototyps liegt natürlich dessen Gestaltung – der eigentliche Designprozess. Das ist ein Vorgang, bei dem die Designabteilungen von Rodenstock und Porsche Design eng verzahnt arbeiten. Ben Heirich beschreibt den Ablauf so: »Von Porsche Design, in diesem Fall von Daniel, kommt die Idee. Also die grundsätzliche Form, der Look, die Anmutung der Brille. Wir bekommen das in erster Linie als 3-D-Rendering. So haben wir schnell einen Eindruck, wissen, wohin die Reise geht. Unser Job ist es dann, diese Idee in ein herstellbares Produkt zu überführen, etwa die Materialstärken auf den Nanometer genau zu bestimmen.«

Und Daniel Bründl fügt an: »Als wir uns entschieden hatten, eine Neuauflage der P'8478 zu machen, war ich sofort begeistert. Gibt es eine bekanntere Sonnenbrille? Sie ist ein absoluter Klassiker.« Genau das jedoch machte die Arbeit an der Neuauflage so schwierig. »Das Original ist perfekt. Zu verbessern gibt es daran gar nichts«, sagt Bründl. »Was ich besonders schön finde, ist, dass in dem Objekt der Geist von F. A. Porsche lebt, es ist Ausdruck seiner Persönlichkeit. Er ärgerte sich darüber, dass er für seine Lieblingstätigkeiten – Autofahren, Skifahren, Jagen und Segeln – aufgrund der stark unterschiedlichen Lichtverhältnisse verschiedene Brillen brauchte. Also dachte er nach – und erfand die Wechselglasbrille. Vor so viel Genialität kann man nur den Hut ziehen«, so Bründl.

Trotz der Perfektion des Ursprungsmodells gab es einen Hebel, an dem er für die Neuauflage ansetzen konnte. »Das Original ist so beliebt und bekannt, dass es eine Neuauflage neben sich vertragen kann. Dabei entschieden wir uns für eine leicht härtere Form. Die Rundungen der P'8478 geben ihr eine gewisse Weichheit, weshalb sie bei Frauen sehr beliebt ist. Sie ist eine Unisex-Brille, aber die weibliche Kundschaft überwiegt. Der Plan war also, eine männliche Version zu

entwerfen, etwas kantiger, maskuliner.« So eine Idee ist leicht formuliert, die Ausarbeitung jedoch ist hohe Kunst. »Mit so einem Projekt bist du mehrere Monate völlig beschäftigt. Du träumst schließlich davon«, sagt Bründl. In einer ersten Projektphase arbeitet er – wie F. A. Porsche seinerzeit – am liebsten auf Papier. Die ersten Entwürfe sind grob. Winkel werden ausprobiert, langsam schält sich die Form der Gläser heraus. »Es ist ein ständiges Rekombinieren von Formen. Viele Tage verließ ich das Büro mit dem Bewusstsein: Das ist es noch nicht. Da muss ich noch mal ran.« Irgendwann aber hatte Bründl die Form, wusste: Das ist sie. War er stolz? »Stolz ist ein etwas zu großer Ausdruck. Aber ich war zufrieden. Kein anderes Mode-Objekt wird so schnell, so unmittelbar und auch so unbewusst wahrgenommen wie eine Brille. Denn wir schauen Menschen zuerst ins Gesicht. Sie ist im absoluten Fokus der Wahrnehmung. Deswegen darf es hier keine Kompromisse geben. Es ist eine Freude und auch eine Ehre, so etwas zu entwerfen.« Ein Entwurf, der zum Produkt wurde, das nun in einem Etui, umhüllt von einer Box, darauf wartet, seinen Träger durch sein Leben zu begleiten.



Taking a break on the roof of the Berlin office: Bründl looks into the sun—wearing Porsche Design sunglasses, of course.

Auszeit auf dem Dach des Berliner Office: Bründl blickt in die Sonne – natürlich mit einer Brille von Porsche Design.