

Auto im Film : glänzendes Chrom für Jäger und Gejagte

Autor(en): **Gantenbein, Köbi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **4 (1991)**

Heft [1]: **Kinoarchitektur : Palast, Container, Atelier**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

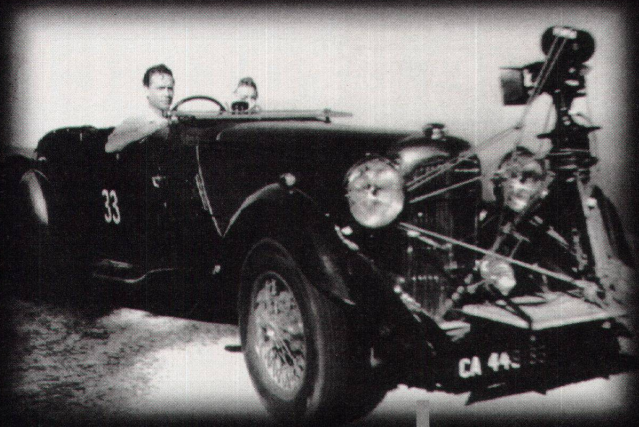
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119450>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Glänzendes
Chrom für Jäger
und Gejagte



Auto und Film haben das Herzstück der industriellen Zivilisation gemeinsam: die Bewegung. Beide Erfindungen sind vor gut siebzig Jahren populär geworden, und in der Filmgeschichte spielt das Auto verschiedene prominente Rollen: Traumwagen, Liebesnest, Jagdwaffe, Wohnhöhle und Symbol für eine kaputte bürgerliche Welt.

«Ragtime», ein Film des nach Amerika ausgewanderten Tschechen Milos Forman, erzählt eine schöne Geschichte von zwei wichtigen Erfindungen der industriellen Zivilisation: dem Auto und dem Film. Ein schwarzer Ragtime-Pianist wird Autobesitzer und verteidigt seinen Ford T als Wahrzeichen von Würde und Unabhängigkeit gegen die Attacken rassistischer Feuerwehrleute. Aber die Ungerechtigkeit ist unerbittlich, und die Bemühungen eines liberalen weissen Freundes helfen nichts. Der Pianist wird nach stolzem Widerstand erschossen. Der Film lebt von ineinander verwickelten Episoden. Ein osteuropäischer Jude, eingewandert nach Amerika, macht zuerst mit Scherenschnitten Fingerkino, findet dann zur Fotografie und wird schliesslich ein prominenter Filmregisseur. Er spannt dem weissen Gönner des toten Ragtime-Spielers die Frau aus. Forman nimmt die Gleichzeitigkeit von Film und Auto in «Ragtime» auf. Er spielt mit der Art, wie beide Erfindungen Raum und Zeit überwinden, mit der Faszination der Geschwindigkeit und damit, dass sowohl Film als auch Auto nicht vom unmittelbaren Gebrauchswert, sondern von Bildern und Träumen leben. Elegant setzt Forman die wichtigsten Motive des Autos ein: den Traumwagen, die Flucht und die Verfolgungsjagd.

Jäger und Beute sind wichtige Motive der populären Erzählung. In den frühen Jagdformen des Kintopps war das Auto vor allem sperriges Objekt, mit dem die Keystone-Cops flüchtende Verbrecher verfolgten. War der Gehetzte zu Fuss, hatte er durchaus Chancen. Charlie Chaplin sorgte bereits dafür, dass das Auto als tückisches Objekt Eigenleben entwickelte und bei fehlerhafter Bedienung mit dem vertrottelten Polizisten in den Graben fuhr. Einen hervorragenden visuellen Effekt erreichten die Stummfilmer, wenn sie massenweise Autos aufboten, die dank der Geschwindigkeit der Filmabspulung auf der Leinwand um einiges schneller fuhren als auf der Strasse. Sie haben die Dramatik des Verkehrs, wie sie sich erst in der Verstopfungszeit der Autokultur voll wird entfaltet haben, früh geschickt eingesetzt: das Verkehrschaos als Ameisenhaufen. Schon in frühen Filmen wurde das Auto auch so gedeutet, wie wir es heute erleben: als Zerstörer von Lebensqualität in der Stadt. Die deutschen Expressionisten liessen massenweise Autos mit

Von Köbi Gantenbein

Im amerikanischen Film spielt das Auto eine Hauptrolle. Hier wartet der «Wildeste unter tausend» auf sein Mädchen.

Scheinwerfern als Metapher für die gewalttätige Industriemaschine durch ihre dunklen Stadtschluchten aus Karton fahren. Das hatte allerdings mit der Realität um 1925 wenig zu tun, denn das Auto war noch kein Massenvehikel und die Autoindustrie erst im Aufbau. Buster Keaton, der gescheiteste Regisseur dieser Zeit, hat darauf reagiert. Seine Figuren fuhren selten Auto, weil sie das Geld dazu nicht hatten, aber als Verwundete im Krankenbett streckten sie den Arm im Fieber zur Richtungsänderung aus und träumten von der Freiheit des Bürgers als Automobilist.

Traumwagen

Das Auto der fünfziger Jahre ist der Traumwagen. Gemacht wird er von drei Konzernen in den USA: General Motors, Chrysler und Ford. Volumen, Pferdestärken und Chrom machen die grossen Schlitten aus. Das formale Design steht im Mittelpunkt. Das Auto wird zum Haus und wird mit Stilmitteln der Architektur gebaut: Der Kühlergrill wird zur Säulenhalle, auf den Heckflossen spielt die Lichtorgel, die Aussenhaut ist Fassade mit Chromzierat, und die Radkästen werden zu Kotflügelhäusern. Was die Reklame vorgibt, nimmt der Film auf: Jeder kann überall hin, wann und wie er will. Das Auto ist nicht Fahrzeug, sondern Statussymbol und Repräsentationsvehikel. Es ist ein Requisit, das den Wert des Besitzers bezeichnet. Gary Grant als charmanter Manager in einem Topolino oder VW ist nur als Komik denkbar. Interessant ist die Fahrweise der Kinohelden: Die Strasse ist zwar öffentlicher Raum, wird aber selbstverständlich privat beherrscht. Autofahren ist keine Kunst, die Maschine scheint sich von selbst zu bewegen. Der Fahrer kann konferieren, streiten und balzen, ohne auch nur einmal durch seine Panoramafrontscheibe schauen zu müssen. Die Autos gehören wie selbstverständlich zu den amerikanischen Filmen: Tempo, Grösse und Dekoration sind der Lohn des American way of life. Ohne Chevrolet geht gar nichts. Für die Freiheit dank Geschwindigkeit steht vor allem ein Name: James Dean. Er spielte den verletzlichen Jungen, der von den Erwachsenen unverstanden in die Freiheit blöchte. Am populärsten ist wohl das Todesrennen über die



breite Leinwand in «Rebel without a Cause». Der Geschwindikeitsrausch gehörte zu James Deans Image. Er brachte ihn schliesslich auch um: 1955 verunglückte er mit 180 Stundenkilometern in seinem Sportcoupé.

Eine Eigenart amerikanischer Filme ist, dass das Auto selbstverständlich dazugehört. Für europäische Filmhersteller hat es oft eine klar bezeichnete Aufgabe. Es wird als Wunderwerk gefeiert, es stiftet Beziehungen, befördert lustige Kleinbürger in den Urlaub ans Mittelmeer oder rettet die Gangster vor der Polizei. Noch deutlicher wird der Unterschied in Filmen aus Osteuropa: Hier gibt es wenig Automobilismus. Stereotyp wird es allenfalls, um den unflätigen Parteibonzen zu verhöhnen. Fussgänger stehen dafür hoch im Kurs, und die Dramatik wird so angelegt, dass Räume auch ohne Maschinen überwunden werden können. Der Filmschnitt genügt.

Jäger und Beute

Früh haben die Regisseure gemerkt, wie gut Karambolagen aufs Publikum wirken. Quer durch die Filmgeschichte wird mit Material- und Lärmschlachten in Verfolgungsjagden aufgetrumpft. Der Prototyp der aufwendigen Verfolgungsjagd findet allerdings in einem Film statt, der vor der Autozeit spielt: «Ben Hur», eine Heldengeschichte aus der Zeit, als Jesus lebte. Reeves Eason setzte bereits 1925 den Massstab, wie eine Verfolgungsjagd zu inszenieren sei. (Das war übrigens dreissig Jahre vor William Wyler, der «Ben Hur» als Kostümschinken erster Güte noch einmal inszenierte.) Der Zierat an den Pferdewagen, die Rosstäuschertricks, die versteckten Waffen, eine grosse Menge Requisiten und die präparierte Rennbahn gehören seither zum Actionrepertoire von Western bis Policier.



BILDER: DEUTSCHES INSTITUT FÜR FILMKUNDE

Mindestens eine Verfolgungsjagd gehört zu jedem «James Bond»-Film. Erstaunlich ist, wie das simple Schema auch in der Serie funktioniert. Das Auto ist eine Supermaschine, und der Held am Schalthebel ist schneller und stärker als jeder andere und führt das bei jeder Gelegenheit vor, sei es, um die Ehre seiner Königin zu retten oder die schöne Spionin aus Russland endgültig zu betören oder einfach zum Selbstzweck. Zäh und unverletzbar sind die Helden alleweil. Auch nachdem der korsische Gangsterchef in «On her Majesty's Secret Service» den Schilthornspitze in die Luft gesprengt hat und sich der üble Baron (im Mercedes) und James Bond auf und ab durchs Berner Oberland gejagt haben, hat keiner eine Schramme im Gesicht. Erst auf der Hochzeitsreise trifft eine Kugel kurz vor dem verdienten Kuss als Schuss vom Himmel die Braut ins Herz. Jäger und Beute sind die Hauptrollen

des Autos im Film: Sie reichen von der Tortenschlacht des Kintopps über den Standard, den jeder «James Bond»-Film neu legt, bis zu den Orgien der Zerstörung, vorab in amerikanischen Filmen. Der Kultfilm «The Blues Brothers» ist ein Beispiel dafür. Dan Akroyd und John Belushi zertrümmern als Blues Brothers mit einem alten Polizei-Cadillac alles, was ihnen im Weg steht. Der Anlass der Zerstörungssorgie ist nichtig und symbolisch: eine Polizeikontrolle. Die Blues Brothers, Beute einer Horde von Polizisten und Neonazis, kehren den Spieß um. Sie machen die Opfer zu Tätern und donnern mit einem Panzer durch Einkaufszentren, über Highways, stiften grandiose Karambolagen an, zeigen 180 Grad-Wendemanöver, tanzen ein Ballett der Autos und setzen sich schliesslich in die Luft ab. Nur als sie zu ihrem Comeback-Konzert als Bluesänger sollen, kommen sie zu spät: kein Benzin im Tank.

Das Auto ist nicht mehr Objekt, sondern Waffe und Unterstand im Kampf gegen die Garstigen der Welt. Auf den Punkt treibt die Aggression Steven Spielberg im Film «Duell». Ein braver Handelsmann ist mit seinem normalen Auto unterwegs und pfeift ein Liedchen. Da taucht hinter ihm ein gewaltiger Lastwagen auf. Nun beginnt eine spektakuläre Hetzjagd. Der Handelsmann weiss: Der Lastwagen will mich umbringen. Er hetzt davon, wartet am Strassenrand und lässt ihn vorüberbrausen. Plötzlich ist das Ungetüm wieder hinter ihm. Der Handelsmann parkt vor der Raststätte neben dem Laster und sucht den Fahrer – vergebens. Nur einmal sieht er dessen Stiefelabsatz. Der Film handelt nur von der Hetzjagd. Am Schluss stürzt der Lastwagen in ein Tobel und bleibt einfach liegen.

Die Technik ist nicht mehr Objekt, sondern Subjekt: Was bei den Kintoppfilmen noch unschuldig angelegt war, wird nun gewaltig inszeniert: Die Technik handelt selbst. Walt Disney hat dafür seinen «Herbie, ein

toller Käfer» erfunden. Ein weisser VW-Käfer, mit einer zum menschlichen Gesicht gestalteten Kühlerhaube, wehrt sich in einer Schunkelkomödie gegen unliebsame Behandlung, bewährt sich als Held und wird als Selbstmörder melancholisch. Was für Disney noch eine trottelige Komödie war, wird bei John Carpenter Stoff für einen Gruselfilm erster Klasse: «Christine» heisst das Auto, das zum Ungeheuer wird und die Umwelt zu terrorisieren beginnt. In «Knight Rider» wird aus dieser Idee schliesslich eine beliebte Vorabendserie am Fernsehen.

Urhütte

Geborgenheit im geschützten Raum – das ist die Aufgabe der Urhütte. Bei ihr beginnt die Geschichte der Architektur. Auch das Auto im Film besinnt sich auf die Urhütte. In den sechziger Jahren kommt zur Waffe im Kampf auf der Strasse die Hütte, wohin sich der Kämpfer zurückzieht. Alle Räume des fahrbaren Einfamilienhauses werden aufgeboten. Im Auto als Büro wird fahrenderweise zwischen Manager und Manager oder zwischen Gangster und Gangster verhandelt, die Familie wird im Opel Kapitän auf dem Weg in den Süden von Heinz Erhard gepflegt, die Ehebrecherin lockt den Liebhaber in den gelben Rolls-Royce, den sie zum Hochzeitstag erhalten hat. Beliebt ist das Auto als Balzlaube, und wenn der Balztanz erfolgreich war, wird das Auto zum Liebeszimmer, obschon das prüde Hollywood dafür wenig Raum lässt. Eigen ist den Einfamilienhausfilmen, dass sie nicht aggressiv sind, obschon das Auto im Mittelpunkt steht. Und eigen ist ihnen auch, dass nie nur die Transportfunktion des Autos, sondern immer auch seine Bedeutung als privater Innenraum wichtig wird. «American Graffiti» von George Lucas ist der schönste Vertreter dieses Genres. Er spielt während einer Nacht in einer amerikanischen Provinzstadt, und es geht ausschliesslich um die Freizeit jugendlicher Autofahrer. Die Helden fahren grosse Schlitten, die hässlichen Entlein blühen auf, wenn sie mitfahren dürfen. Zum Jubel des Filmpublikums werden auch dumme Polizisten in die Luft katapultiert. Wolfman Jack stiftet als Discjockey über das Autoradio Beziehungen, und als einer der

Endstation: Der Chromschlitten ist zersiebt.
Der Bösewicht erledigt. Alles ist gut.

Helden seine Eroberung mit blondem Rosschwanz auf der grünen Wiese flachlegt, wird ihm prompt das Auto geklaut. Erstaunlich ist, dass Woody Allen, der sich intensiv um das Paarungsverhalten der Amerikanerinnen und Amerikaner kümmert, wenig mit dem Auto anfängt, sei es als Waffe, Balzlaube oder Urhütte. Zwei, drei kleine Verfolgungsjagden erzürnter Frauen und in «What you always want to know about Sex» eine präzise Studie über das Wesen des italienischen Machos mit offenem Hemd und Ferrari Testarossa sind bescheidene Beispiele.

Endspiel

Steven Spielberg zeigt in seinen frühen Filmen die Strasse als Gleichnis für die Welt. Brutal und chancenlos wird das Opfer gejagt, jede Gegenwehr ist sinnlos, Rettung ist nur Zufall. Verfolgungsjagden haben neben der Action oft das Endspiel im Sinn: Nichts geht mehr, und alles ist vergeblich. Die Maschine, die Freiheit versprochen hat, ist übermächtig geworden und zerstört alles. Ein eindrückliches Beispiel ist Spielbergs Film «Sugarland Express»: Eine verzweifelte Mutter will ihr entführtes Kind retten und gerät in die Fänge der Polizei, die sie und ihren Mann, den sie aus dem Gefängnis geholt hat, mit einer riesigen Polizei- und Bürgerstreitmacht in den Abgrund treibt. Alain Tanner hat in «Messidor» eine Flucht von zwei Frauen durch die Schweiz verfilmt. Auch hier gibt es keine Chance: Das Auto verspricht zwar Freiheit und bringt Bewegung, ist aber als Gefährt der Vergewaltiger auch die Maschine allgegenwärtiger Gewalt. No future auch für die jungen spanischen Arbeitslosen in Carlos Sauras «Deprisa, Deprisa» oder für die arbeitslosen jungen Franzosen in «Le thé au harem d'Archimède». In beiden Filmen endet die Jagd am Meer. Auch wenn zwei Metaphern (Flucht und Hoffnung) beieinander sind, bleibt nur das schwarze Loch. Mit dem Terror der Auto- und Freizeitwelt hat Jean-Luc Godard im Film «Week-End» abgerechnet. Corinne und Roland fahren in die Provinz. Roland braut über die Strassen, verscheucht seine ungedulden und wutschnaubenden Konkurrenten. Gestritten wird mit Schlagruten und Gewehren, am Strassenbord liegen Leichen und Auto-

wracks, aus Autofriedhöfen werden Schaffherden. Wie nach einer Indianerschlacht in einem amerikanischen Western torkeln die zwei durch eine trost- und aussichtslose Welt als Wanderer in einer kaputten Zivilisation.

Auto real

Wir wissen es heute: Das Auto hat die versprochene Freiheit ins Gegenteil umgekehrt. Jedes Jahr fordert das Auto weltweit so viele Opfer, wie Zürich Einwohner hat: 300 000 Menschen. Zu schweigen von den zu Krüppeln Gefahrenen und von der beschädigten Lebensqualität für die Verschonten. Der Film ist Spielplatz und hat für Träume Raum, nicht für reale Folgen. Die werden zwar gezeigt, aber sie betreffen die Helden selten. Wir können wohl siebenmalklug sein und die Karambolage-Orgien der Actionfilme als tief empfundene Kritik am Hier und Jetzt deuten, trotzdem ist die reale Autowelt selten Thema: «Roma» von Fellini beginnt mit Getöse und Chaosbildern einer vom Auto abhängigen Grossstadt. Der Kultfilm «Car Wash» dreht das Auto als Stifterin von sozialem Leben und Arbeit auf die gute Seite. In einer Waschanlage in Los Angeles finden Schwarze Arbeit und feiern ihre Kultur. Ein Dokument aus den USA der siebziger Jahren, wo man an Aufstieg dank Kultur, Anstand und Eigenart geglaubt hat: Soul Music, Black Power und Mobilität. Mittlerweile ist das anders. Das Highlight dieses Genres ist der Dokumentarfilm «Roger and me». Er zeigt das Elend der Kritik: General Motors haben beschlossen, ihre Produktion von Flint, der amerikanischen Autostadt, nach Mexiko zu verlegen und löschen so das Leben in der Stadt aus: kein Auto, keine Arbeit. Der Film erzählt die Geschichte des Reporters, der Roger, den General von General Motors, zur Fabrikschliessung befragen will. Eine Odyssee zu den Mächtigen und ein präziser Dokumentarfilm über die Bedeutung des Autos.

Autogeschichten füllen Bände. Wer weiterlesen will, dem empfehle ich das Taschenbuch zur "Geschichte des Auto-Design" von Joachim Petsch im DuMont Verlag, Köln, oder die Nummer der Buchreihe "Cinema" zum Thema Auto aus dem Jahr 1974 mit Aufsätzen von Werner Jehle und Wolfram Knorr. ■

