

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 4 (1991)

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

Artikel: Auto im Film : glänzendes Chrom für Jäger und Gejagte

Autor: Gantenbein, Köbi

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 vertrotteten 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

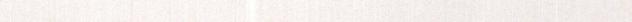
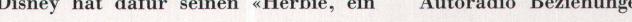
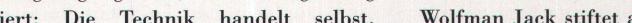
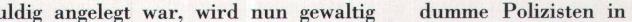
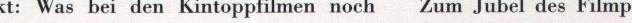
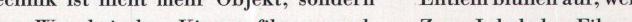
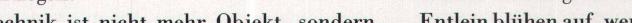
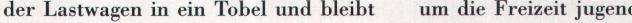
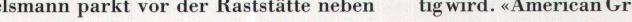
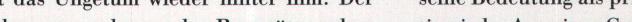
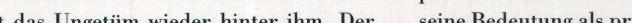
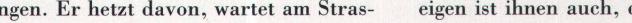
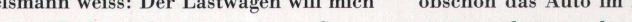
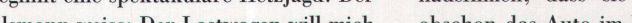
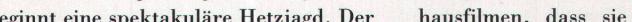
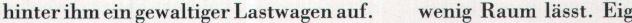
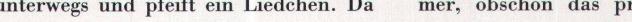
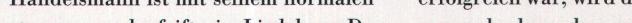
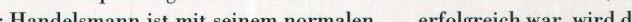
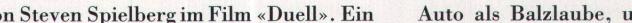
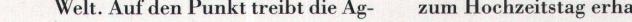
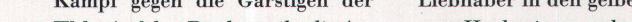
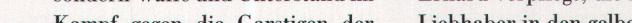
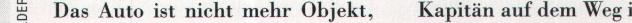
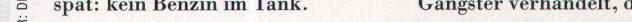
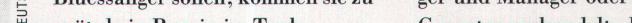
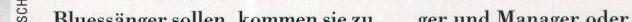
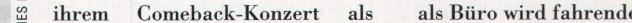
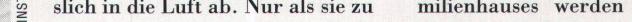
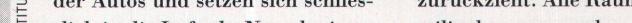
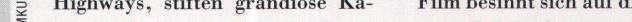
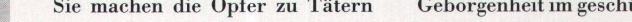
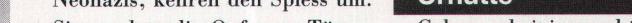
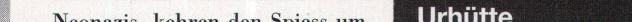
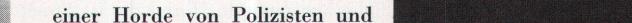
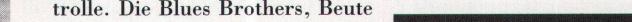
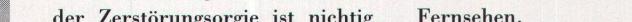
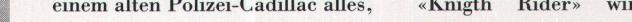
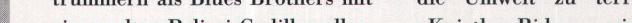
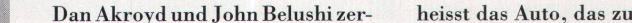
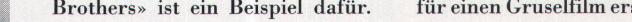
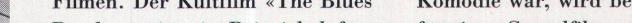
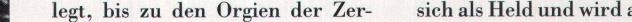
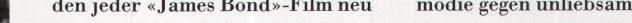
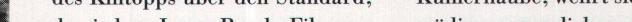
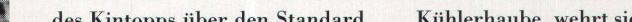
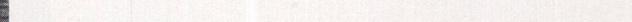
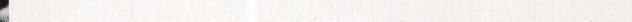
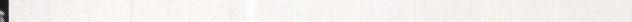
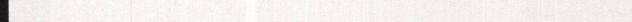
Das Auto der fünfziger Jahre ist der Traumwagen. Gemacht wird er von drei Konzernen in den USA: General Motors, Chrysler und Ford. Volumen, Pferdestärken und Chrom machen die grossen Schlitten aus. Das formale Design steht im Mittelpunkt. Das Auto wird zum Haus und wird mit Stilmitteln der Architektur gebaut: Der Kühlergrill wird zur Säulenhalde, 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 blochte. Am populärsten ist wohl das Todesrennen über die



breite Leinwand in «Rebel without a Cause». Der Geschwindigkeitsrausch 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 Filmer 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. Reves Eason setzte bereits 1925 den Massstab, wie eine Verfolgungsjagd zu inszenieren sei. (Das war übrigens dreissig Jahre vor William Wyler, der «Ben Hur» als Kostümshinken 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 Actionreertoire von Western bis Policier.



**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 braust über die Straßen, verscheucht seine ungeduldigen und wutschnaubenden Konkurrenten. Gestritten wird mit Schlagruten und Gewehren, am Straßenrand liegen Leichen und Auto-

wracks, aus Autofriedhöfen werden Schafherden. Wie nach einer Indianerschlachtung 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 siebenmal klug sein und die Karambolage-Orgien der Actionfilme als tief empfundene Kritik am Hier und Jetzt deuten, trotzdem ist die reale Auto-welt 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. ■

