Zeitschrift: Film : die Schweizer Kinozeitschrift
Herausgeber: Stiftung Ciné-Communication
Band: 53 (2001)
Heft: 3

Artikel: Blech auf Zelluloid
Autor: Knorr, Wolfram
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-932495

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: 11.01.2026

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

Blech auf Zelluloid

Vom Motorpferd über den Individualpanzer zur Zeitmaschine: Das Kino hat früh erkannt, was die Menschen um- und antreibt, und so hat das beweglichste aller Medien dem mechanische Monster sehr schnell individuelle Züge geschenkt.

Wolfram Knorr

«Ein aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint, ist schöner als die Nike von Samothrake», heisst es im «Futuristischen Manifest» aus dem Jahre 1909. Es galt, die kulturelle Tradition aus ihrem trägen Zeitstrom zu heben. Die Zukunft wird ein Wildbach sein, der Raum und Zeit durcheinander wirbelt.

Der Vergleich eines Autos mit einer Skulptur macht stutzig. Was die Futuristen, allesamt natürlich Europäer, so kühn proklamierten, blieb pure Behauptung; der Geschwindigkeitstaumel eine ästhetische Geste. Die Literaten sollten anders schreiben, die Maler und Bildhauer anders gestalten; nur den Rahmen der Traditionskünste liessen sie unangetastet.

Das Medium aber, das seine Existenz jener Technik verdankt, die die Futuristen zu ihrer Revolte inspirierte und tatsächlich die Kategorien Raum und Zeit aufzuheben begann, wurde von den Kunst-Erneuerern ignoriert: der Film.

Motion & Emotion

So blieb es den Amerikanern überlassen, die keine Tradition stürzen mussten, sich mit instinktsicherer Verve auf die laufenden Bilder zu stürzen und die Zuschauer in jenen Taumel zu reissen, den wohl die Futuristen meinten: das Schwindel erregende Gefühl von *motion* und *emotion*. Und – schöne Ironie – der Tanz begann mit einem Historienfilm: «Ben Hur». Lewis Wallaces Roman wurde gleich dreimal verfilmt. Nach der ersten Version (1907), einem reinen Bühnenstück, folgte 1926 jene, die dem Zuschauer mit einem tumultuösen Wagenrennen die Sinne raubte. Die dritte Version (1959) schliesslich rüstete die Pferdestärken turbomässig auf. Auch die Slapstick-Hallodris hatten begonnen, ihren Unfug mit den Karossen zu treiben. Der spirituelle Mehrwert des Automobils wurde schnell erkannt und demontiert. Ein Klassiker ist die Laurel-und-Hardy-Zerstörungsorgie «Two Tars» (1928), in dem nicht geprügelt oder mit Sahnetorten geworfen wird, sondern nur die Autos der Kontrahenten systematisch zerlegt werden.

Die Vorgehensweise hat etwas Sadistisches, als würden nicht die Wagen demoliert, sondern die Besitzer gefoltert. Ein kalkulierter Eindruck. Denn auch wenn es sich nur um eine Kolonne schwarzer T-Ford-Kutschen handelt, die im Laufe des Films platt gemacht werden, erkannte man im Auto instinktsicher «verlängerte Nervenzellen». Während der sesshafte Europäer im neuen Gefährt ein Fortbewegungsmittel und Statussymbol sah, ging der Amerikaner darüber hinaus: Es entsprach passgenau seiner Ruhelosigkeit, seiner Mobilität. Vom archaischen Sattel wechselte er in den Fond eines Wagens.

Motorisierte Pferdeoper

Der Niedergang der «Pferdeoper» steht im Zusammenhang mit der Motorisierung. Statt mit dem Pferd über Prärien und durch die Städte zu galoppieren, rasten die Helden hemmungslos über die Pisten. Das Auto wurde für den Lenker zum Passepartout einer gesteigerten Selbstdarstellung. Was das Pferd nur bedingt vermochte (edle Rasse, schöne Farbe), gelang den Autoschneidern: zum barock aufgerüsteten Schausteller seiner selbst zu werden. Mit wulstigen Chrom-Verzierungen, grellen Farben und dionysischen Stromlinien fühlten sich die Fahrer wie eine Mischung aus Beau Brummel und einem Ritter von Artus' Tafelrunde.

Während im europäischen Film die Oberklasse in Rolls-Royce, Bentleys oder Mercedes Platz nahm, um im Fahrgastraum zu parlieren, sassen die Amis in haifischzahnartigen, aggressiv gewölbten Limousinen und schossen mit quietschenden Reifen um die Kurven, um gelegentlich aus dem Inneren ihrer Verpanzerungen Salven zu feuern. Der Gangsterwagen war so massgeschneidert wie die breitkrempigen Hüte und Fräcke, mit denen sich die feinen Pinkel kleideten. Das Auto im amerikanischen Film wurde zur «mechanischen Braut» (Marshall McLuhan), mit der der Held (gelegentlich auch der Gangster) zum unumschränkten Macho mutiert und den Raum nivelliert. Zum rasenden Grosskotz schlechthin wurde James Bond. Seine Realität ist des Zuschauers Wunschtraum: stärker, schneller und unangreifbarer als alle anderen zu sein. Sein Aston Martin (oder BMW) ist ausgestattet mit Raketen, Rauchbomben, ausfahrbaren Stacheln an den Rädern (Ben Hur!) und anderen aggressiven *gadgets*, die seinen Wagen zur mobilen Burg machen.

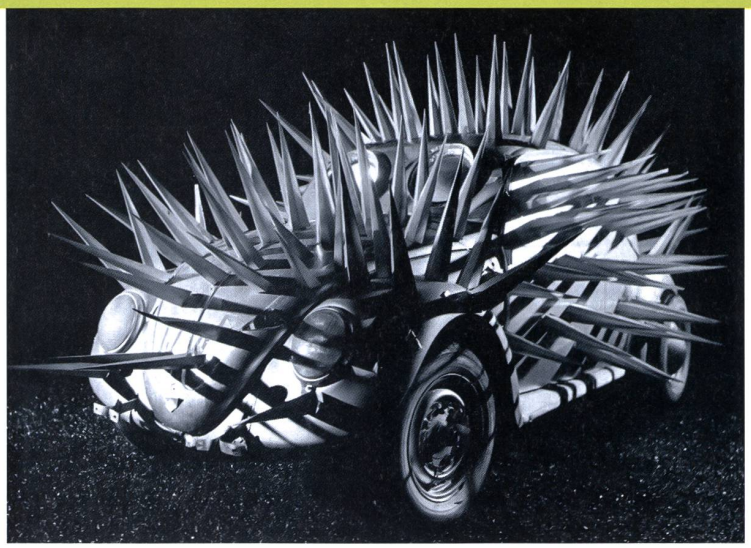
Wie variantenreich der psychologische Unterzug der Fahrzeuge ist, belegen typische Beispiele: In

Pierce Brosnan und ein BMW Z8. (BMW-)Werbefoto vom Set des 99-er Bonds «The World Is Not Enough».

Zum rasende

US-Werbeprospekt für eine fahrtüchtige Replika des Original-Batmobils der TV-Serie.

rosskotz schlechthin wurde James Bond



Blechgewordene Aggression: Stachliger Käfer aus Peter Weirs «The Cars That Ate Paris» (1974).

William Friedkins *«French Connection»* (1971) verfolgt Gene Hackman mit rabiater Rücksichtslosigkeit eine Hochbahn quer durch New York. Der *bad guy* hat sich damit ein besonders imponierendes «Outfit» geschnappt: einen ganzen Zug. Die rasend schnellen Bilder erwecken den Eindruck, als kämpfe eine Ratte gegen eine stählerne Schlange; und Hackman, der wieselflinke «Nager», krallt sich mit verbissener Wut in seine «Beute». Eine David-gegen-Goliath-Hatz, die immer wieder variiert wird (Busse, LKWs, Züge).

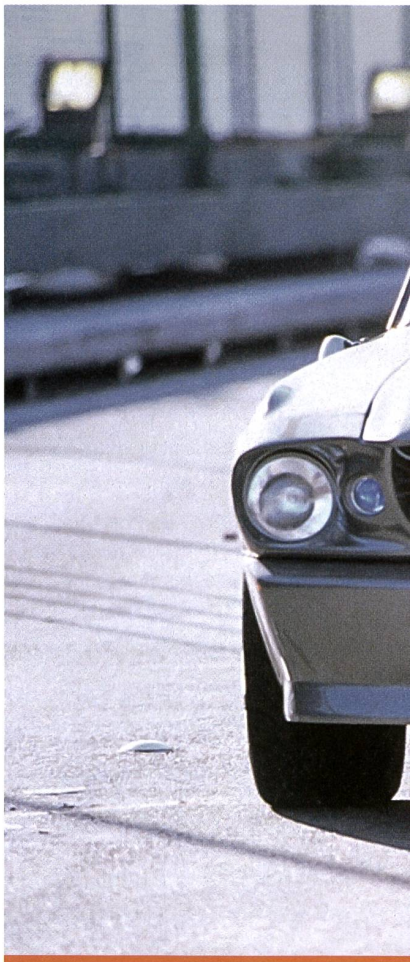
Rasende Rüstung

Auf Steven Spielbergs legendären «Duel» (1971) trifft die, wenn auch reichlich akademisch formulierte Äusserung des Soziologen Helmuth Schelsky zu: «Auf der Strasse begegnen sich nämlich nicht nur Personen als Menschen im persönlichen Zueinander, sondern Menschen in der Maske einer Apparatur, genannt Auto, unterworfen den Notwendigkeiten und Möglichkeiten der technischen Effizienz und der technischen Durchsetzung und sich gegenseitig in dieser apparativen Maskierung anonym bleibend, d.h. nicht gezwungen, sich von Person zu Person, ‹face to face›, zu verhalten, sondern sich als Fremde begegnend.» Der Spielberg-Erstling folgt, komplett entschlackt, exakt diesem Maskierungsbild. Ein gestresster Autofahrer zieht aus der Verkehrslage, mit der er konfrontiert wird, den einzig logischen Schluss: Er soll ermordet werden. Ein Vertreter ist mit seinem Schlitten unterwegs und wird auf einsamer Strecke von einem schweren Laster überholt. Er stellt das Autoradio an und hört nur Unfallstatistiken. Bald erweist sich der Laster, dessen Fahrer er nie zu Gesicht bekommt, als nackte Bedrohung. Er lauert überall und entlässt ihn nie – so unterschiedlich sich auch der PKW-Fahrer verhält – aus seiner tödlichen Aggression. Der Witz des Films ergibt sich aus der gähnenden Einsamkeit: weiter, endloser Raum, doch genau der wird zum Alptraum, aus dem es mit bleiiger Gewissheit keine Rettung gibt. Was allen Autojagden zu Grunde liegt, die Formel «a man drives as he lives», wurde hier bitter ernst genommen: Die Leere des Raums korrespondiert mit der trostlosen Stimmungslage des Reisenden und kippt ins Klaustrophobische.

Steve McQueen als Ikarus

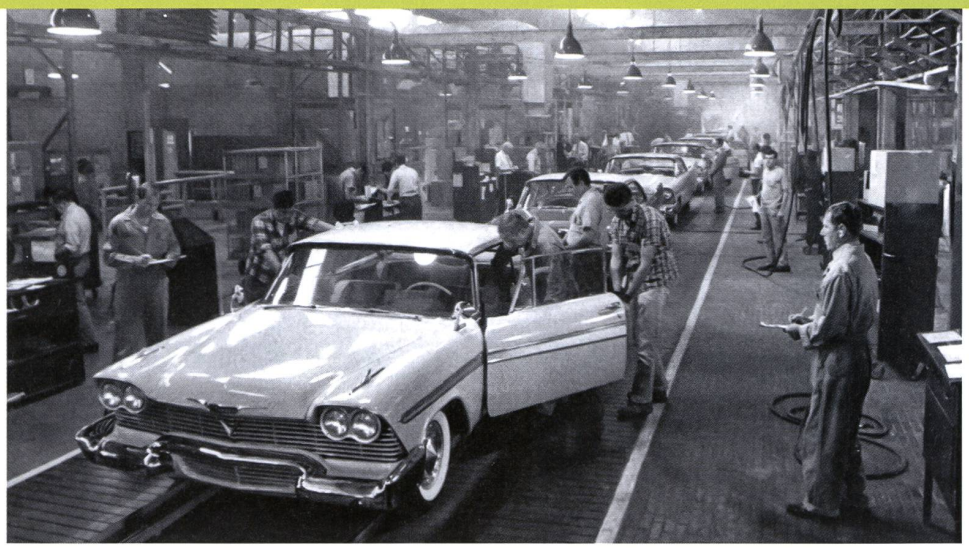
Das dritte stereotype, aber wohl folgenreichste Beispiel ist Peter Yates' Klassiker *«Bullitt»* (1968). Steve McQueen jagt einen Gangster über die Achterbahnstrassen von San Francisco. Die Verfolgungsjagd wird zum surrealen Ballett, der Pilot zum Ikarus, der Mythos von den Pferdestärken zum himmlischen Pegasus-Ritt. Dieser fast spirituelle Nimbus wird vom maskenhaften Gesicht Steve McQueens potenziert: Er benimmt sich wie ein gewichtloser Gleichgewichtsvirtuose. «Bullitt» war der Startschuss für immer schwindelerregendere Kapriolen auf der Strasse. Das Kino wurde zum Zirkus und fusionierte mit den *demolition derbies* auf den Rummelplätzen. Die Schwerkraft ist nicht aus den Angeln gehoben, aber es wird mit ihr gespielt; die Raserei als Erlebniskraft wird zum Prunk. Folglich erweisen sich, bei den sich türmenden Karambolagen, die Piloten als knochenlose Wesen. Aus fast jedem Crash krabbeln sie höchstens zerknautscht hervor. Letztlich führte das zu einer Umleitung des Schmerzes, den der kreischende, knirschende Lärm des Blechs übernahm: Es tut weh, wenn die Karre verbeult ist und auseinander fliegt. Ähnlich der kommenden Operationspraxis, den Roboter dafür einzusetzen, treibt auch der herumkarriolende Autofilm mit dieser Entwicklung seine Faxen.

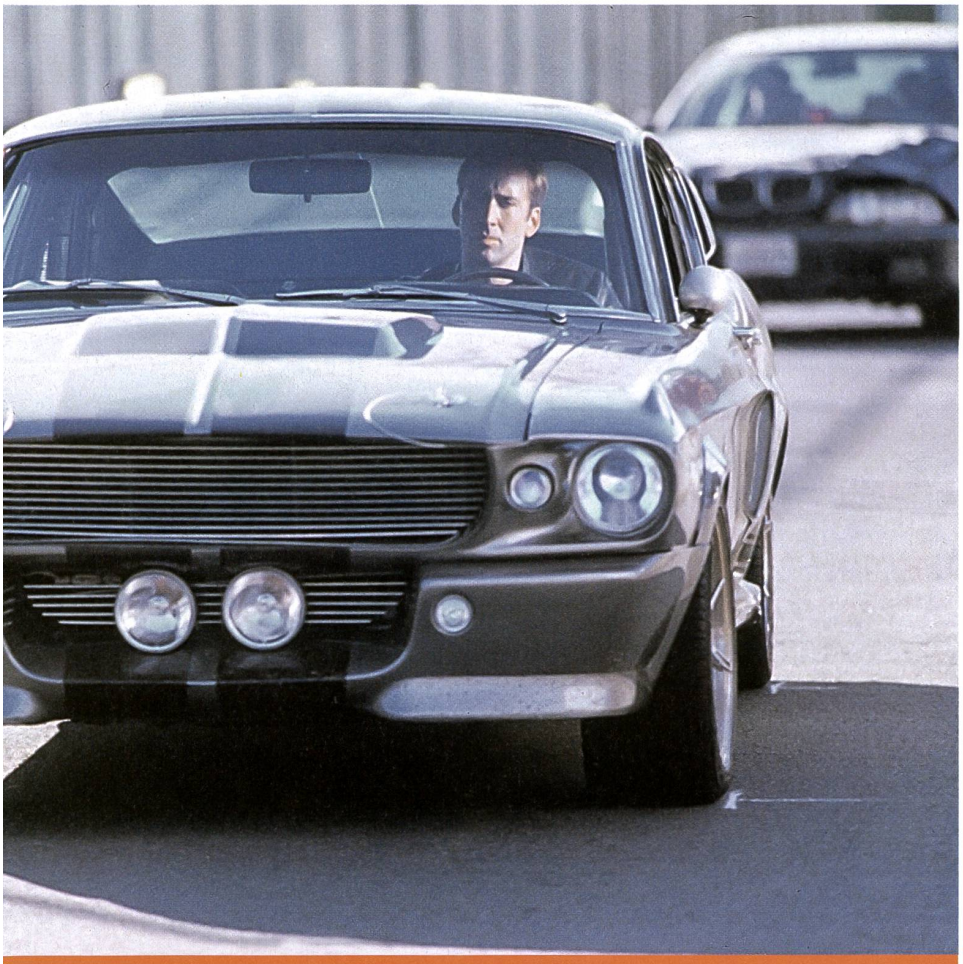
Aus dem Imperativ «My car is my castle» (wie in Steven Spielbergs «The Sugerland Express», 1974) – oder zumindest meine «mechanische Braut» (wie in Georg Lucas' «American Graffiti», 1973) – wird der Wagen zum Lebensersatz. In Richard Fleischers *«The Last Run»* (1971) beginnt die Story um einen alternden Rennfahrer mit dem Blick in den Quasi-Organismus des Autos: Der Held «operiert» den Motor. In Disneys *«The Love Bug»* (1968) ist der Motor das «Herzstück», Öl das Blut und die Kühlerhaube das Gesicht. Herbie, so der Name des Käfers, kann alleine fahren und droht, bei unsachgemässer Behandlung, mit Suizid. Stephen King kehrte die Verniedlichung in seiner Erzählung *«Christine»* (von John Carpenter 1983 verfilmt) um. Er erzählt von einem Chrom-Schlitten, der seinen jugendlichen Fahrer zu manipulieren versteht. Zwischenmenschlichkeit erlischt und wird auf den Panzer von Stahl und Chrom übertragen.



Nicolas Cage fährt seinen Männertraum in «Gone in Sixty Seconds» (2000).

Wenn sich das Auto im Kopf festsetzt und einen eigenen Willen entwickelt: Der eifersüchtige Plymouth Fury in John Carpenters «Christine» (1983) kommt als Individuum vom Fliessband.





Allen Autojagden zu Grunde liegt die Formel «a man drives as he lives»

Geisterkarre

Das Auto wird zum Boten der Übernatur: Vollkommenheit und Fehlen des Ursprungs fördern das Unheimliche. In *«Cujo»* (ebenfalls 1983, von Lewis Teague verfilmt), variiert King die Thematik, indem er eine Mutter mit ihrem Kind in einem Auto einschliesst. Die beiden werden von einem mörderischen Hund bedroht. Die Kiste, die nicht anspringen will, ist vom Killerhund lahm gelegt und wird zur luftundurchlässigen Konservenbüchse. Bald sind die beiden nur noch im eigenen Saft eingelegte Sardinen.

Einer interessanten Variante bediente sich Monte Hellman in *«Two-Lane Blacktop»* (1971). Zwei Autos, ein hochgezüchteter Chevrolet und ein supermoderner Pontiac GTO, liefern sich ein sinnloses Rennen von Kalifornien bis Tennessee. Der James-Dean-Mythos (bis kurz vor dem Absturz die Karre zu lenken) wird entmythologisiert. Die jugendlichen Piloten halten sich zwar noch (wie bei Dean) für Nehmende, sind aber längst die Übernommenen. Nur der mobile Ort ist für sie noch der Ort der Selbstfindung. Der Traum von der herrlich willkürlichen Verfügbarkeit des Raums ist in den Alptraum gekippt. Die Raserei (ähnlich wie in «Easy Rider», 1969) zum Endspiel geworden. Die Überwindung des Endspiels ist der tänzerische Ulk. Die Piloten sind zu «Zeitrebellen» mutiert, die die «Nanosekunden-Kultur» mit surrealen Zeitlupe-Effekten durchbrechen («Mission: Impossible 2»). Die circensischen Purzelbäume machen Tabula rasa mit den Rudimenten räumlicher Empfindungen.

Im europäischen Film dagegen blieb das Auto mehrheitlich ein Zivilisations-Menetekel: verstopfte Strassen, schmutzige Luft, räumliche Enge, Krieg auf den Strassen. Beispielhaft dafür sind Fellinis «8 1/2» und «Roma» oder – besonders aggressiv – Jean-Luc Godards «Week End». Das menschliche Miteinander ist aufs rein Korpuskulare geschrumpft; folglich metzelt man sich nur noch nieder. Das Auto wurde zur Metapher des Verfliegens aus dem Raum und der Pilot zum Inbegriff des Flüchtigen. Er karriolt über den Ozean der freien Zeit, die nur noch das Kino zu bieten vermag.

Wolfram Knorr ist Kulturpublizist, passionierter Kinogänger und Buchautor. In FILM 9/00 hat er über die Geschichte des Katastrophenfilm geschrieben