

Feuchte Träume und die Wonnen der Kollision

Autor(en): **Allenbach, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Film : die Schweizer Kinozeitschrift**

Band (Jahr): **53 (2001)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-932496>

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.

Feuchte Träume und die Wonnen der Kollision

Das Auto als erotisches Objekt: Von der makellosen Schaum-Erotik in den Car-Wash-Szenen zur Lust an der Narbe in «Crash».

Thomas Allenbach

Schaum auf Glas. Lasziv bewegt die knapp bekleidete Frau den Schwamm über die Windschutzscheibe. Die Bewegung ist ein aufreizendes Streicheln. Das Ganze macht ihr offensichtlich mehr als nur Spass. Die Sonne brennt auf ihre braune Haut. Es ist glühend heiss, sie schwitzt und wird nun auch nass vom Wasser. Beobachtet wird sie von den vier Männern im Auto. Im Innern ist es dank der Klimaanlage kühl. Doch cool bleiben die Männer nicht. Einer beginnt zu schwitzen. Daran aber ist nicht die Klimaanlage schuld.

So hat kürzlich Opel für sein Modell Corsa (und seine Klimaanlage-Aktion) im Kino geworben. Ein typischer Spot. Immer wieder hat die Autowerbung unverhohlen und konsequent auf den Sexfaktor gesetzt. Die Inszenierungen von nacktem Fleisch auf glänzendem Lack, von verführerischer Weiblichkeit, die sich von der Potenz unter der Motorhaube erregt zeigt, sind zudem auch fixer Bestandteil der Autosalons, wo die potenziellen Käufer ihren Objekten der Begierde in kultischem Rahmen die Referenz erweisen. Zur typischen automobilen Kultur gehören auch all die zahllosen, oft in Garagen platzierten Posters mit Girls, die sich auf Autos drapieren und ihre Reize, animiert von den Karossen, dem Betrachter darbieten. Kultstatus erlangte der grossformatige Hochglanz-Kalender des Reifenherstellers Pirelli. Mit seiner Playboy-Ästhetik hebt er sich von den Schmutzprodukten ab und bietet etwas fürs «kultivierte» Auge.

Bikini-Kultur

Zu den Standard-Elementen im erotischen Auto-Repertoire zählen die Car-Wash-Szenen, wie die Opel-Werbung sie benutzt. Derart beliebt ist diese Form, dass sie auch für ungezählte erotische Clips und gar als Basis für ganze Filme wie «California Hot Wax» (1992) oder dessen Sequel «The Bikini Carwash Company II» (1993) als Basis diente, beides Werke, die sich, wie ein Internet-Rezensent maliziös schrieb, niemand wegen ihrer Story anschaut. Mit der Car-Wash-Augenfalle versuchte einst auch Dieter Moor in seiner SF2-Talkshow «NightMoor» (erinnert sich noch jemand daran?) Quote zu machen: In Szenen von bestürzender Dumpfheit wurde in einer Aussenschaltung von einer Autowaschanlage mit animierendem Sonderdienst berichtet.

Auch in Filmen, die man sich durchaus wegen ihrer Stories anschaut, spielen Car-Wash-Szenen eine Rolle. Dazu nur zwei Beispiele jüngerer Datums: So verführt in John McNaughtons «Wild Things» (1998) Denise Richards ihren Lehrer (Matt Dillon) durch aufreizendes Autowaschen, während im Cheerleader-Film «Bring It On» (2000) von Peyton Reed die jungen Frauen durch solch knapp akzeptiertes erotisches Tun das Geld anschaffen, das sie zur Bezahlung ihres Choreografen benötigen. In beiden Fällen wird das Car-Wash-Muster auf sozusagen emanzipierte Art eingesetzt: «Wild Things» macht das verführerische Kalkül der diabolischen Denise Richards sichtbar (und erklärt den billig verführbaren Matt Dillon schon hier zum Opfer), «Bring It On» streicht den Pragmatismus der jungen Frauen heraus: Sie wissen, wie man Geld macht (und so weit voneinander entfernt sind Cheerleading und Car-Wash nun auch wieder nicht).

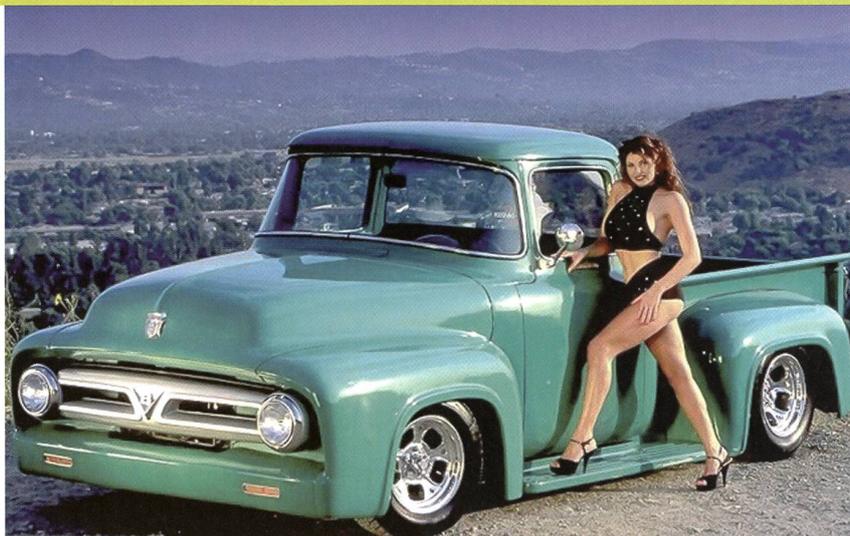
Morality car-wash

Zum titelgebenden Schauplatz hat es die Waschanlage auch in einem Film gebracht, der – anders als «California Hot Wax» – nichts mit erotischer Animation zu tun hat. In «Car Wash» schilderte 1976 Michael Schultz einen Arbeitstag auf einer Waschanlage in Los Angeles. Der Funk und Disco jener Tage gibt im musicalartigen und episodischen Film den Rhythmus vor, in der clip-artigen Sequenz mit dem Titelsong, der damals die Hitparaden stürmte, wird das Autowaschen (auf schwule Art) ironisiert. Hier wackeln – in der Mehrzahl afroamerikanische – Autowäscher mit ihren Hintern zum Song aus der Feder von Norman Whitfield («Papa Was a Rolling Stone»). Der mit einem Oscar für seinen Soundtrack ausgezeichnete Film (das Drehbuch schrieb übrigens Joel Schumacher) war ein Publikums-, aber kein Kritikererfolg. Die Nöte der Arbeiter würden an Gags und oberflächliche Unterhaltung verkauft, lautete der gängige Vorwurf an dieses *crossover picture*, das von den Universal-Studios sowohl für das schwarze wie weisse Publikum konzipiert worden war. Auch einer der wenigen weiteren amerikanischen Arbeiterfilme, Paul Schraders «Blue Collar» (1977), spielt in der Autobranche, und zwar in einer Autofabrik in Detroit. Unvergesslich ist die klaustrophobi-



Kirsten Dunst wäscht willig Autos und poliert ihr Cheerleader-Team in «Bring It On» (2000).

Frauen als Autozubehör? Die bildhafte Umsetzung der Idee vom «Pick-up-Truck» auf einem Kalenderfoto.



Zu den Standard-Elementen im erotischen Auto-Repertoire zählen die Car-Wash-Szenen

sche Mordszene in der Spritzzelle, also jenem Ort, wo die Autos ihre makellos glänzende Hülle erhalten, die später in den Waschanlagen derart gepflegt wird, dass sie das narzisstische Bedürfnis ihrer Besitzer, die sich im Glanz des Lacks spiegeln wollen, möglichst perfekt befriedigt. Wenns in den Autowaschanlagen nicht um (sündigen) Sex geht, dann sind sie in Filmen oft der Ort moralischer Reinwaschung. So zum Beispiel in Atom Egoyans «The Sweet Hereafter» (1997). In Martin Scorseses «Casino» vergleicht Sam «Ace» Rothstein (Robert De Niro) Las Vegas mit einer Autowaschanlage: «For guys like me, Las Vegas washes away your sins. It's like a morality car-wash.»

Vom Haudegen zum Cyborg

In den erotischen Inszenierungen übernimmt das Auto meist den männlichen, phallischen Part. Das Gefährt steht für Individualität, Stärke, Freiheit, Bewegung und ist in dem Sinne eine Art Prothese, eine Erweiterung der Fähigkeiten seines Fahrers und Besitzers. Doch wie der Cowboy zum Pferd hat auch der Fahrer zu seinem Auto eine intensive Beziehung mit oft erotischen Untertönen, wobei die sexuellen Zuschreibungen ins Fließen geraten. So kann man in den Handschuhen, ohne die der so genannte Gentleman-Fahrer einst kein Steuerad in die Hände nahm, nicht nur das Weiterleben des feudalen Reiterhandschuhs sehen, sondern auch ein weibliches Attribut.

In der Beziehung zwischen Auto und Fahrer ging es in der automobilen Pionierzeit auch um den Kampf zwischen wilder Energie und kontrollierender Kraft. Vor allem im Rennsport wurde das diffizile Verhältnis immer wieder ausgelotet. Die Fahrten glichen wilden Ritten, die Autos Potenzbestien, die nur mit Not auf der Strasse zu halten waren. Erst im Grenzbereich erlebte diese Beziehung ihre Erfüllung, «spürte» der Fahrer sein Auto, fand die Verschmelzung von Mensch und Maschine statt. Ein Grund für den durchschlagenden Erfolg des Autos, das erfunden wurde, um die individuelle Bewegungsfreiheit zu vergrößern, liegt wohl nicht nur in seiner (im Massenverkehr sowieso fraglich gewordenen) Nützlichkeit, sondern vor allem darin, dass es die Teilrealisierung dieser Fantasie der Verschmelzung ermöglicht. Eine Fantasie, die auch

Autoverfolgungsjagden haben im Film oft einen tänzerisch-erotischen Touch

das Kino immer wieder ausgelebt hat. Ob Bond, Batman oder zahllose andere, oft aus der Comicwelt stammende Helden: Die Beziehung des Mannes zu seinem Gefährt ist eine symbiotische. Je vollkommener sich allerdings die Autohülle um den menschlichen Körper legt, je ergonomischer die Technik gestaltet wird, desto stärker verlagert sie sich auch in den menschlichen Körper. Es ist deshalb nur logisch, dass jener Mann, der heute als Inbegriff des perfekten Autofahrers gilt, einem Cyborg ähnelt. Er wirke zu wenig menschlich, heisst es immer wieder von Michael Schumacher. In der PS-Branche gilt der makellose deutsche Pilot als Fahrer mit der Gabe, präzise wie ein Computer das Verhalten seines Ferraris zu analysieren. Welch ein Unterschied zu den Rennfahrer-Haudenigen früherer Zeiten. Entstiegen sie ihren Boliden jeweils mit ölverschmierten Gesichtern und zerzaustem Haar (wie John Cassavetes in «The Killers» von Don Siegel, 1964), gezeichnet von den Strapazen, sieht Schumacher nach jedem Rennen aus, wie wenn er direkt aus der Waschanlage käme. War die Rennerei früher ein wilder Ritt auf einer PS-Bestie, so ist sie heute das kontrollierte Abspulen eines Programms. Aus dem erotischen Kampf wurde eine technische Beziehung.

Der göttliche Citroën

Versachlichung auch beim Design. Die Zeiten, da sich in den überbordend kühnen Karossen Individualität, Tempo, Potenz, Hedonismus spiegelten, sind vorbei. Vorbei ist mit der protzenden Unvernunft, heute gleichen sich die Autos wie ein Ei dem andern. Der Porsche 911, der Inbegriff des potenten Sportwagens, kommt aus einer andern Zeit. Seine markante Silhouette machte ihn zu einer der Ikonen der klassischen Moderne. Den selben Status hat auch jener Wagen, der die Entwicklung hin vom Fahren als Abenteuer zum Fahren als kulinarisches Vergnügen einleitete, der Citroën DS, sprich: Déesse, den Clara Law in ihrem Roadmovie «The Goddess of 1967» (2000) kongenial als übernatürliches Wesen inszeniert. Fahren ist hier Gleiten durch Zeit und Raum. Setzt man sich ans Steuer eine Déesse und startet den Motor, beschert einem der Wagen dank seiner Hydraulik ein Gefühl, das einer Levitation gleicht. In seinen «Mythen des Alltags»

schrrieb der französische Semiotiker Roland Barthes 1957: «Es ist möglich, dass die «Déesse» einen Wendepunkt in der Mythologie des Automobils bezeichnet. Bisher erinnerte das superlativische Auto eher an das Bestiarium der Kraft. Jetzt wird es zugleich vergeistigter und objektiver, und trotz manchen neuerungssüchtigen Selbstgefälligkeiten (das leere Lenkrad) ist es haushälterischer und jener Sublimation der Gerätschaften, die wir bei unseren zeitgenössischen Haushaltgeräten finden, angemessener.» Offensichtlich, so Barthes weiter, trete «an die Stelle der Alchimie der Geschwindigkeit ein anderes Prinzip: Fahren wird ausgekostet.»

Der Wille zum Crash

Dank der Technik wird die Beziehung zwischen Fahrer und Gefährt immer unmittelbarer, die Metallhülle immer mehr zu einer Verlängerung der Nervenzellen. Klar, dass bei jedem Kratzer die gepeinigste Seele aufjault; klar aber auch, dass jede Berührung als körperliche erfahren wird. Ob sanftes Pflegen des Blechs oder brutaler Crash – das sind bloss zwei Varianten einer Begegnung mit erotischem Potenzial. Deshalb gleichen Autoverfolgungsjagden in den Filmen nicht nur modernen Ritterkämpfen, sondern haben oft auch einen – in John Woos «Mission: Impossible 2» (2000) explizit formulierten – tänzerisch-erotischen Touch. Die radikale Variante dazu hat der Autonarr David Cronenberg mit «Crash» (1995) geliefert. Glatt und kalt ist dieser Film, unter dessen perfekter Oberfläche die Lust an Verstümmelungen, Narben, Verwerfungen wirkt und der scharf wie Blech ins Auge des Betrachters schneidet. Jeder Crash ist ein sexueller Akt zwischen Figuren, die in ihren Autos eingesperrt sind. Anders als in der Kollision gibt es kein Zueinander, keinen Verkehr in sexuellem Sinn. In der finalen Kollision wird die Befreiung und die Transformation des menschlichen Körpers, wird die orgiastische Fusion von Fleisch und Metall zelebriert. Wie ein Bekenntnis tragen die Figuren ihre Prothesen und Narben. Sie sind das Zeichen, dass sie zum Kreis der Eingeweihten gehören.

«Crash», nach dem Roman von James G. Ballard, der in seiner provokativen Gewaltbereitschaft an Anthony Burgess' «A Clockwork Orange» erinnert, gibt sich futu-

Ein Citroën DS wird in Clara Laws «The Goddess of 1967» (2000) zur gesuchten Göttin für einen Japaner.

Mit «Crash» (1996) inszenierte David Cronenberg die Sehnsucht nach der ultimativen und radikalen körperlichen Vereinigung mit der Maschine.



ristisch, in dem er behauptet, von einer «zukünftigen» Sexualität zu erzählen. Tatsächlich knüpft er aber an eine vergangene Epoche an, in welcher der Strassentod von Stars wie James Dean oder Jayne Mansfield noch etwas Heroisches hatte. Im Zeitalter von Gurtschlossstraffer, Knautschzone, Airbag und Seitenaufprallschutz aber sind Unfälle nur noch Unfälle. ■