

AUTOS DER FILMGESCHICHTE (II)

Dramen auf vier Rädern

Das Auto als eines der wichtigsten Requisiten der Production-Designer

Autos werden im Film immer wieder als klassisches Requisit eingesetzt. Manchmal bilden Automobile gar wichtige Kulissen für die filmische Handlung. Und nicht selten enden sie dramatisch wie wahre Filmhelden.

Herbie Schmidt

Es sind nicht immer die Hauptdarsteller, die Kinofilme durch ihre schauspielerische Leistung das Profil verleihen, das ihnen zu besonderer Aufmerksamkeit verhilft. Manche Werke bleiben in besonderer Erinnerung, weil bestimmte Requisiten oder Kulissen auf gelungene Weise in die Handlung einbezogen werden. Das Automobil ist eines der wichtigsten Instrumente der Production-Designer für eine prägnante Inszenierung, und manchmal erhält es wie ein Hauptdarsteller am Höhepunkt seines Filmlebens einen dramatischen Abgang, nicht selten mit Knalleffekt.

Von «The Graduate» («Die Reifeprüfung») mit Dustin Hoffman und Anne Bancroft aus dem Jahr 1967 ging eine einzigartige Leichtigkeit aus. Vielen ist die Mischung aus dem prickelnden Verhältnis zwischen Student und Schwiegermutter in spe im Gedächtnis eng verbunden mit den Fahrten im roten Alfa Romeo 1600 Spider, passend untermalt von den Liedern, die Simon & Garfunkel berühmt machten. Der so inszenierte Spider verhalf Alfa Romeo in den USA nach dem Markteintritt 1961 zu einem Zwischenhoch. 1995 verabschiedete sich die Marke vom amerikanischen Markt. Doch das kleine Sportcoupé 4C und ein neuer Spider, der auf Basis des nächsten Mazda MX-5 entsteht, nähren Hoffnungen auf eine baldige Rückkehr der Italiener an die kalifornische Küste. Über eine Markt-Lancierung mit der Unterstützung von Hollywood darf spekuliert werden, am liebsten in Form eines roten Spider als cineastisches Hauptrequisit.

Den kultigen roten Rundheck-Duetto holte Woody Allen 2008 noch einmal auf die Leinwand zurück, als Gefährt von Javier Bardem in «Vicky Cristina Barcelona». Doch war es nicht das Originalfahrzeug aus «The Graduate», denn dieses fand sein Ende in den USA, nachdem es zum SCCA-Rennwagen mit Überrollkäfig umgebaut worden war.

Ende einer Legende

Der Einsatz eines roten italienischen Cabriolets war auch das Erfolgsrezept für «Ferris Bueller's Day Off» («Ferris macht blau») von 1986. Der 280 PS starke Ferrari 250 GT California, den Matthew Broderick sich für die Spritz-



Ein Alfa Romeo 1600 Spider wird 1967 in «The Graduate» als Auto von Dustin Hofman zur Legende.

EVERETT / KEYSTONE

tour nach Chicago «ausleht», spielt eine zentrale Rolle in der Handlung, denn die legendäre Kostbarkeit endet nach dem Sturz aus der Hochgarage unsanft und kläglich in einem Waldstück. Nach der Film Premiere hagelte es wütende Proteste von Ferrari-Fans, die es geschmacklos fanden, für eine Highschool-Komödie ein Fahrzeug von 1961 zu zerstören, das mit kurzem Radstand in nur 55 Exemplaren gebaut worden war. Doch bald wurde bekannt, dass es sich beim Filmauto um einen Nachbau auf Basis eines MG handelte. Ein Original hätte wohl schon damals das Filmbudget gesprengt. Als kleiner Anhaltspunkt mag die Auktion von 2008 in Maranello dienen: Ein schwarzer 250 GT California Spyder erzielte einen Preis von 6,4 Millionen Euro.

Schwarz ist die vorherrschende Autofarbe im 1971er Kultstreifen «Harold and Maude», denn der Hauptdarsteller Bud Cort fährt einen zum Leichenwagen umgebauten Cadillac Eldorado von 1959. Seine Filmmutter findet seine Todessehnsucht geschmacklos und entsorgt das Fahrzeug. Ihr Geschenk an Harold, ein fabrikneues Jaguar-E-Type-Cabriolet, baut dieser aus Trotz zu einem weiteren Leichenwagen um, der zum Filmschluss von einer Klippe stürzt. Die Szene konnte nur einmal gedreht werden, denn der schwarze E-Type-

Kombi war zwar echt, aber ein Einzelstück und endete als Totalschaden.

Fahrende Film-Doubles

Eine Vielzahl seltener US-Fahrzeuge findet sich im George-Lucas-Film «American Graffiti», der in den frühen sechziger Jahren spielt. Der Hauptdarsteller Richard Dreyfus fährt einen Citroën 2 CV von 1967, doch viel stärker in Erinnerung bleiben die Auftritte von Harrison Ford im schwarzen Chevrolet One-Fifty Jahrgang 1955, der sich mit Paul Le Mat im zum Hot-Rod umgebauten gelben Ford 5 «Window Deuce» von 1932 ein Rennen liefert. Der 180 PS starke Chevy verliert überraschend das V8-Duell gegen den 65-PS-Ford, kommt von der Strasse ab und brennt nach Überschlag aus. Doch überschlägt sich nicht etwa das Original, das schon im weniger bekannten Film «Two Lane Blacktop» zum Einsatz kam, sondern ein zweites, mit einem Überrollbügel versehenes Exemplar. Ein dritter «150» in rudimentärem Zustand und mit Holzverstärkung diente als «Brandopfer».

Ein ähnlich feuriges Ende findet der weisse Citroën Traction Avant von 1954 im französischen Kinofilm «Diva» von 1981, der durch seine opulenten Bilder und kargen Dialoge Kultstatus erhielt.

Die erstmals 1934 gebaute elegante Limousine, pilotiert von Richard Bohringer, geht am Ende des Films in Flammen auf. Doch der Untergang ist vorge-tauscht, denn gleich um die Ecke taucht ein weiteres Exemplar auf, in dem der Protagonist davonfährt. Puristen beanstandeten nicht den mit vier Césars prämierten Film von Jean-Jacques Beineix, sondern die beiden baugleichen frontgetriebenen Citroëns des Typs 11 CV mit Vierzylindermotor. Sie erhielten statt des üblichen schwarzen Lacks eine nicht stilechte weisse Farbe und Stossstangen des Sechszylindermodells 15/6. Das Fahrzeug dürfte jedoch im Rahmen der Feierlichkeiten zum 80-Jahr-Jubiläum des «Traction» in diesem Jahr noch öfter in Weiss zu bewundern sein.

Die Autohersteller haben eben nicht erst seit der «James Bond»-Erfolgsgeschichte verstanden, dass sich das Kino als Werbeplattform für die Lancierung neuer Modelle bestens eignet.

DAS AUTO IM FILM

Dieser Artikel ist Teil einer Serie, welche die «Schauspieler auf vier Rädern» ins Zentrum stellt.



www.nzz.ch

VERKEHRSRECHT

Schneeketten

Die Skiferien stehen bevor, und der Wetterbericht sagt, dass Schneeketten auf der Strecke empfohlen werden. Wann muss mein Auto mit Schneeketten ausgestattet sein, und worauf sollte ich beim Fahren mit Schneeketten achten?

Fahrzeuge dürfen nur in betriebsfähigem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass Fahrer, Mitfahrende und andere Strassenbenutzer nicht gefährdet werden (Art. 29 SVG). Der Fahrer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann (Art. 31 Abs. 1 SVG).

Bei schneebedeckten steilen Strassen stossen Winterreifen oft an ihre Grenzen, weshalb bei entsprechenden Witterungsverhältnissen Schneeketten zum Einsatz kommen sollten. Eine gesetzliche Pflicht besteht jedoch nicht, ausser wenn dies auf einer Strecke explizit verlangt wird (Signal «Schneeketten obligatorisch», Art. 29 SSV).

Dabei spielt es keine Rolle, ob Ihr Auto über Zwei- oder Vierradantrieb verfügt. Denn die Möglichkeiten eines Allradantriebs werden im Winter oft überschätzt; insbesondere beim Bremsen oder bei der Talfahrt können auch Allradfahrzeuge schnell ins Rutschen geraten. Ein Schneeketten-Obligatorium gilt deshalb auch für diese, sofern sie nicht explizit davon ausgenommen sind (Zusatz auf dem Verkehrsschild).

Um Schäden an den Radkästen vorzubeugen, ist der Sitz der Ketten nach 50 bis 100 Metern zu überprüfen. Eine zu straffe Montage kann die Reifen beschädigen. Da Schneeketten das Fahrverhalten des Fahrzeugs beeinflussen, sollte beim Fahren mit diesen auf keinen Fall eine Geschwindigkeit von 50 km/h überschritten werden.

Antworten zu juristischen Fragen rund um die Mobilität gibt an dieser Stelle jeweils der Rechtsexperte Stefan Burri vom Touringclub der Schweiz (TCS). Er ist Anwalt und Direktor der Assista Rechtsschutz AG.

Autobranche vor Umbruch

Amag: gute Zahlen, grosse Ziele

mbm. · Traditionsgemäss hält die Amag im Januar ihre Jahrespressekonferenz ab und lädt dazu einen Referenten aus dem Volkswagen-Konzern ein. Dieses Mal reiste Audi-Chef Rupert Stadler an und umriss die Situation sowie die Ziele seiner Marke. Der 50-jährige Bayer sagt einen massiven Umbruch in der Automobilbranche voraus. Durch die Elektrifizierung und die Vernetzung werde das Auto sozusagen neu erfunden. Die dabei anstehenden Probleme würden aber nicht etwa Politiker oder Greenpeace lösen, sondern die Autobauer.

Anfänglich hielt sich der VW-Konzern bei der Elektromobilität noch zurück und überliess das Feld anderen. Jetzt will man aber laut Stadler bis 2018 diesbezüglich zum Marktführer werden. Dabei setze man mittelfristig schwerpunktmässig auf den Plug-in-Hybrid-Antrieb. Die volle Elektrifizierung werde erst später in der Breite zum Zug kommen, da es ihr heute noch an Reichweite fehle. Schnellschüsse gelte es zu vermeiden. Für E-Autos sei eine Reichweite von 250 bis 300 Kilometer nötig, was wohl erst ab 2018 mit leistungsfähigeren Batterien zu erreichen sei.

Morten Hannebo, Amag-Generaldirektor, berichtete von relativ guten Zahlen im Jahr 2013. In einem rückläufigen Personenwagenmarkt konnte in der Schweiz zwar nur Seat mehr Autos verkaufen als im Vorjahr. VW, Audi und Skoda mussten Rückschläge hinnehmen. Insgesamt verkaufte Amag 95 655 Fahrzeuge. Beim Marktanteil legte das Unternehmen aber zu und erreichte erstmals 29 Prozent. Bis 2017 will Hannebo die 33-Prozent-Marke knacken. Dazu soll in weitere Verkaufspunkte, Servicestationen und in eine Academy für Aus- und Weiterbildung investiert werden. Und das Geschäft mit Occasionen wird neu organisiert.

Das Tor zu den USA

Aufnahme der Golf-7-Produktion in Mexiko – 50-Jahre-Feier des VW-Werks in Puebla

Michael Baumann · Bis 2018 will der Volkswagen-Konzern an Toyota und General Motors (GM) vorbeiziehen und weltweit am meisten Autos verkaufen. Dazu müssen die Deutschen, zu denen unter anderen die Marken VW, Audi, Porsche und Lamborghini gehören, vor allem auch in den USA zulegen. Dort hinken sie der Konkurrenz um die Nummer eins noch deutlich hinterher. Während GM in den USA im letzten Jahr rund 2,8 Millionen Fahrzeuge verkaufen konnte, kam der VW-Konzern nur auf eine Stückzahl von gut 612 000. In den USA schnitten auch Ford (2,5 Millionen), Toyota (2,2), Chrysler (1,8) und Honda (1,5) klar besser ab.

Schlüsselrolle für die Strategie

Wer aber mehr ernten will, muss zuerst etwas investieren. Insgesamt liegen 7 Milliarden US-Dollar bereit, die für die Ankurbelung des Nordamerikage-

schäfts eingesetzt werden. Eine Schlüsselrolle in dieser Strategie kommt Mexiko zu, wohin ein grosser Teil des Geldes fliessen soll. Von Puebla aus, wo eines der grössten VW-Werke überhaupt steht und das 2014 das 50-Jahre-Jubiläum feiert, soll der nordamerikanische Markt mit noch mehr Autos als bis jetzt beliefert werden. Kernelement dieser Absicht ist die Produktion des neuen Golf in Mexiko, der zusätzlich auch noch in Brasilien hergestellt werden soll. Der Bestseller muss es richten. In Puebla können bis zu 700 Golf pro Tag hergestellt werden.

Martin Winterkorn, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG, bezeichnete beim Start der Golf-Produktion in Puebla das Werk als das Wolfsburg Mexikos. Auch das Motorenwerk in Silao und das Audi-Werk in San José Chiapa hätten entscheidenden Anteil an der Strategie. Für Wirtschaftsminister Ildefonso Guajardo sind die Investi-

tionen von VW wichtig. Das gebe Planungssicherheit und Sorge dafür, dass Mexiko, momentan die achtgrösste Exportnation, sich weiter verbessern könne. Rafael Moreno-Valle, Gouverneur des Bundesstaats Puebla, drückte seinen Stolz darüber aus, dass VW an den Standort glaubt. Das zeige, wie hochentwickelt die Fabrik in Puebla sei.

Land der Stufenheckmodelle

Neben dem Golf werden in Mexiko noch der Beetle – Coupé und Cabriolet – und der Jetta der vierten und sechsten Generation gebaut. In Mexiko selber, wo in den letzten Jahren immer zwischen 800 000 und 1 Million Fahrzeuge verkauft wurden, ist der Chevrolet Aveo das beliebteste Modell. Dahinter kommen der VW Jetta der vierten Generation, der unter dem Namen Clásico vertrieben wird, der Nissan Versa, der Nissan Tsuru und der VW

Jetta der sechsten Generation. Dabei handelt es sich allesamt um Stufenheckmodelle.

Hergestellt werden in Mexiko aber rund 3 Millionen Fahrzeuge, von denen gut 80 Prozent in den Export gehen. Alle grossen Automarken haben Fabriken in Mexiko. In Puebla wurde die Produktion 1964 aufgenommen. Bis 2003 wurde dort der Ur-Käfer gebaut, von 1971 bis 1995 auch der VW-Bus. Gesamthaft verliessen schon mehr als 10 Millionen Fahrzeuge das Werk. Heute arbeiten rund 15 800 Angestellte im VW-Werk in Puebla, viele davon haben schon eine dreijährige Lehre dort gemacht. Jahr für Jahr treten 500 neue Lehrlinge im Alter von 15 Jahren ins Unternehmen ein. Zum Werk gehören auch die grösste Betriebskantine Lateinamerikas, eine eigene Tortilla-Produktion (1 Tonne pro Tag) und 114 Busse, welche die Angestellten zur Arbeit und wieder nach Hause fahren.