

Rolf-Ulrich Kunze

Close Readings
Kulturgeschichtliche Interpretationen zu Bildern der wissenschaftlich-technischen Zivilisation

KIT Scientific Publishing

Am Straßenrand

Publisher: KIT Scientific Publishing
Place of publication: KIT Scientific Publishing
Year of publication: 2014
Published on OpenEdition Books: 13 septembre 2019
Serie: KIT Scientific Publishing
Electronic ISBN: 9791036538285



<http://books.openedition.org>

Electronic reference

KUNZE, Rolf-Ulrich. *Am Straßenrand* In.: *Close Readings: Kulturgeschichtliche Interpretationen zu Bildern der wissenschaftlich-technischen Zivilisation* [Online]. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing, 2014 (Erstellungsdatum: 12 janvier 2021). Online verfügbar: <<http://books.openedition.org/ksp/4966>>. ISBN: 9791036538285.

Am Straßenrand

Zwei Fotos des Citroën SM

Abbildung 26 Gemacht für das sanfte Gleiten bei 140 mit Designbewusstsein.
Das reichte aber nicht.



Quelle <http://www.collectioncar.com/files/484-11277108141-SM1.jpg> [9.5.2012].

Wenn das Vorgängermodell eine schon zu laufender Produktionszeit in den Designolymp erhobene Göttin ist und auch so heißt,¹ wie baut man dann einen Nachfolger? Nicht nur vor diesem Problem stand Citroën Ende der 60er Jahre, denn in dieser speziellen Frage verdichteten sich viele paradigmatische Veränderungen in der sozialen Konstruktion von Automobilität. Das Phänomen der 1956 vorgestellten und seither nur marginal veränderten DS beruhte auf dem singulären Status einer zeitlosen Ikone für automobiler Zukunftsprojektionen. Die DS war ein Mythos des Alltags im Sinne von Roland Barthes² und daher eine

1 Im epochalen Vergleich Paolo Tumminelli, *Car Design*, New York/Düsseldorf 2004, S 130 f.

2 Roland Barthes, *Der neue Citroën (1956)*, in: ders., *Mythen des Alltags* (zuerst Paris 1957), Frankfurt am Main 2010 u. ö., S. 196-198, 196: „Ich glaube, daß das Automobil heute die ziemlich genaue Entsprechung

so starke Identitätsmaschine, dass sie die Zeitgebundenheit ihrer realen Technik und körperlichen Materialität mithilfe immer neuer Generationen von faszinierten Nutzern zu transzendieren vermochte.³ Auch Modell T und Käfer hatten es zu intergenerationellen religiösen Gemeinden gebracht, aber von sozial anders konstruierter konfessioneller Qualität. Die DS war nicht so praktisch multifunktional wie diese Lastesel, sondern vor allem ästhetisch schön und auf spezifisch französische Weise komfortabel. Und genau diese letzte Eigenschaft war nun doch wieder zeitgebunden, da sich mit dem industriegesellschaftlichen und soziokulturellen Wandel der 60er Jahre die Nutzerwahrnehmungen vom automobilen Komfort veränderten, vor allem: pluralisierten. Makroorientierte Historiker werden an dieser Stelle gebetsmühlenartig ökonomische und fertigungstechnische Paradigmenwechsel von Wohlstandsverteilung und Motoren- sowie Karosseriebau anführen und mit dieser Perspektive einmal mehr am Nutzer habituell vorbeiarargumentieren. Den sehen sie nur als leicht dämlichen, auf die dümmsten sloanistischen

Abbildung 27 Etwas besonderes, aber kein Alltagsmythos.



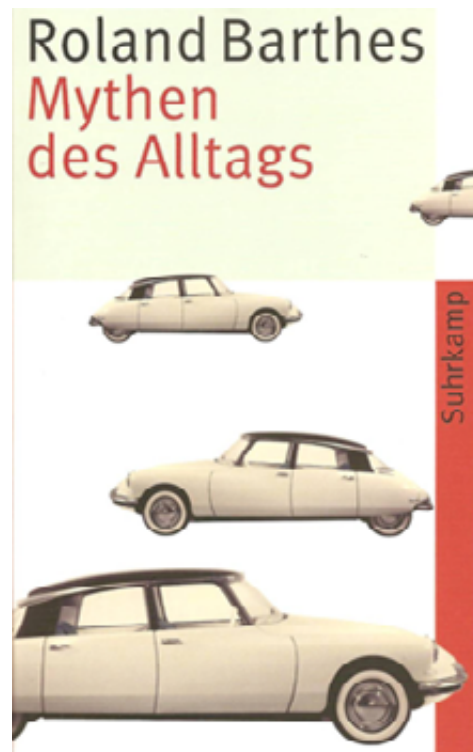
Quelle [http://www.autowallpaper.de/Wallpaper/Citroen/Citroen_SM/bilder/Citroen_SM%20\(2\).jpg](http://www.autowallpaper.de/Wallpaper/Citroen/Citroen_SM/bilder/Citroen_SM%20(2).jpg) [9.5.2012].

der großen gotischen Kathedralen ist. Soll heißen: eine große epochale Schöpfung, die mit Leidenschaft von unbekanntem Künstlern entworfen wurde und von deren Bild, wenn nicht von deren Gebrauch ein ganzes Volk zehrt, das sie sich als ein vollkommen magisches Objekt aneignet. Der neue Citroën ist offenkundig vom Himmel gefallen, insofern er sich zunächst als ein superlativisches *Objekt* darstellt.“

3 Vgl. Hans Otto Meyer-Stellbrink, Citroën DS. Das ungewöhnlichste Serienautomobil aller Zeiten, Brilon 2003.

Tricks hereinfliegenden Käufer, dessen Rolle mit dem Fahrzeugwerb endet. Dabei gerät völlig aus dem Blick, dass und wie dramatisch sich die biographische Relevanz von Automobilität und die Formen der Nutzeranpassung an Fahrzeuge seit den 50er Jahren verändert hatten. Das Erleben der Welt durch Windschutz- und Seitenscheiben – und zwar nicht durch irgendwelche, sondern ganz bestimmte – war nun auch in Europa zu einem biographischen Prägefaktor erster Ordnung geworden. Die Mobilitätsmuster der westeuropäischen Gesellschaften und ihres sozialen Wandels ließen sich ohne Berücksichtigung der Qualitätsveränderung im massenhaften automobilen Individualverkehr und der sozialen Rollen, die sich durch ihn artikulierten, ebensowenig verstehen wie der Selbstbildwandel von Autofahrern. Der SM von 1972⁴ war eine Antwort auf genau diesen im Hinblick auf das gesamte automobilen Konsumniveau gehobenen und zugleich unübersichtlicher gewordenen Kontext, der es nicht nur Citroën erschwerte, spezifische Fahrzeugkonzepte zu lancieren. Avanciert, hybrid und ausgeprägt konzeptionell steht er – nicht mehr ‚sie‘! – vor uns.⁵ An die Stelle der im unvoreilhaftigen Seitenblick auf die DS ausgeprägten

Abbildung 28 Cover von Roland Barthes, mit Ur-DS.



Quelle Roland Barthes, Mythen des Alltags (zuerst Paris 1957), Frankfurt am Main 2010 u. ö.

4 P. Tumminelli, Car Design, S. 240 f.

5 Vgl. Ulrich Knaack, Citroën SM und CX, 1970–1991, Stuttgart 2003, S. 8-31.

Pummeligkeit ist ein flachgestreckter Fahrzeugkörper mit amerikanischer Motorhaubenlänge getreten, die in einem optischen Spannungsverhältnis zum sportlichen C-Säulenheck tritt. Vorder- und Hinteransicht sind jeweils auf ihre Weise spektakulär, scheinen aber nicht zum selben Fahrzeug zu gehören: vorn die raumschiffartige Vollverglasung der Scheinwerferpartie vor der Kühlerhaube einer Großlimousine mit intarsienartig eingelegtem Doppelwinkel-Signet, hinten eine Mischung aus Sportwagenheck und wiederum zeittypisch amerikanisierenden Buntglasflächen über der exzentrisch flachen Heckscheibe. Der Maserati-Sechszylinder machte den SM zwar kurze Zeit zur schnellsten Serienlimousine, aber selbstverständlich gab es schnellere Autos. Das war auch nicht der Punkt. Der bezeichnenderweise ungefähr parallel zur Einstellung der späten DS-Produktion 1975 aufgegebene SM fand keine breite Nutzerakzeptanz, und mit der DS hatte das nur bedingt zu tun. Mäklige Geschichten über die angebliche Unzuverlässigkeit des Motors – regelmäßige Wartungsbedürftigkeit der mechanisch vom Fachmann nachzuspannenden Steuerungsketten – und die angebliche Kleinheit des Fahrgastraums dominierten das Bild. Nur eine davon unbeeindruckbare Anhängergemeinde von Enthusiasten hielt am SM fest. Einem jahrzehntelangen Nutzer zuzuhören lohnt.⁶ Denn die Macken des SM waren nicht unbedingt ausgeprägter als die Eigenheiten anderer Fahrzeuge, aber die Nutzerwahrnehmung hatte sich verändert. Der SM und sein ungewöhnliches Design konnten nicht mehr kompensieren, dass es andere Konzepte von Fahrkomfort und Alltagstauglichkeit gab, im Vergleich zu denen der SM nur eine denkbare, nicht mehr die allgemein akzeptierte Antwort war. Die DS war keine Geschmacksfrage gewesen, der SM war es. Er war kein „vollkommen magisches Objekt“ im Sinne von Roland Barthes.

Zwei Fotos des Renault 15

Bereits 1961 interessierte sich der Soziologe Hans Freyer in seiner Phänomenologie von ‚Gesellschaft und Kultur‘ für das soziale Leben der Dinge in unseren Biographien:

„Das Verhältnis des Menschen zu den Dingen, mit denen er umgeht, versachlicht sich in dem Grade, in dem Technik in ihnen investiert ist [...] Am vollkommens-ten gilt es, wenn ein Gegenstand seine technisch perfekte Form erreicht hat. [...] Die Dinge werden dann rund und glatt vor lauter Zweckmäßigkeit und geben keine Anhaltspunkte mehr für ein persönliches Attachement. Sein Auto liebt man nur im Scherz wie das Kind seinen Roller.“⁷

6 Quelle: http://www.youtube.com/watch?v=URHN9T_0tKY [9.5.2012].

7 Hans Freyer, Gesellschaft und Kultur, in: Propyläen Weltgeschichte. Eine Universalgeschichte, Bd. 10: Die

Abbildung 29 Renault 15 GTL, 1979. Nicht jedermanns Traumauto, für manche allerdings schon.



Quelle http://photo.netcarshow.com/Renault-15_GTL_1979_photo_01.jpg
[14.4.2014].

Die vollständige und irreparable Verkehrtheit, ja Blindheit dieser Sichtweise für die Vielfältigkeit der sozialen Realität hat sich automobil-synästhetisch in meine Erinnerung eingebrannt, weil ich abends nach einer Zurkenntnisnahme von Freyers sanft kulturkritischer Deutung die Filmkomödie ‚Der große Blonde mit dem schwarzen Schuh‘ von 1972 im Fernsehen sah. Pierre Richard fuhr in einem damals noch recht neuen orangenen Renault 15 durch Paris und neuen Verwicklungen entgegen. Dieses in die Zeit und zum Film passende Fahrzeug ist automobilgeschichtlich nicht unbedingt als epochenverändernder Innovationsträger anzusprechen – trotz mancher technischer Feinessen wie der aus Stahlblech gestanzten Hinterachse, die an zwei gezogenen Längslenkern und einem zentralen Dreieckslenker aufgehängt war.⁸ Aber kein einziger Käufer dürfte sich deshalb für den Renault 15 entschieden haben. Möglicherweise zeigt das zwischen 1971 und 1979 hergestellte Coupé mit der sehr frühen Vorwegnahme bestimmter Attribute des 80er-Jahres-Designs gerade in seiner 4-Zylinder-Reihenmotor-Normalität, warum Freyer Anfang der 60er Jahre mit seiner Einschätzung der Entpersonalisierung des humanen Artefaktbezugs vollkommen falsch lag. Der Soziologe hatte keinerlei Blick und Verständnis für das Phänomen der Faszination, die von Technik und insbesondere von den pluralen Interpretationen des Leitartefakts im 20. Jahrhundert, dem Automobil, ausgeht. Die Feststellung, dass sich „[d]as Verhältnis des Menschen zu Dingen, mit denen er um-

Welt von heute, hg. v. Golo Mann, Berlin u. a. 1961, S. 499-591, 537.

8 http://de.wikipedia.org/wiki/Renault_15.

geht, versachlicht“⁹ je massenindustrieller und ‚technischer‘ sie sind, geht an dem Aspekt des Ankommens von Technik in modernen Biographien und an ihrer prägenden Wirkung in Lebensläufen völlig vorbei. ‚Sachliche‘ Gründe für einen Renault 15 gibt es wenige. Man sollte daher sagen: Das Verhältnis des Menschen zu den Dingen, mit denen er umgeht und sich umgibt, bietet in der vollentfalteten späten Industrie- und Mobilitätsgesellschaft vollkommen neue, schier unbegrenzte Möglichkeiten der individuellen Identifikation mit Technik. Die ‚Perfektion‘ der Form ist dabei ein Kriterium, das im wirkungsgradfetischistischen Denken der Ingenieure und der daraus für Marketingzwecke abgeleiteten vermeintlichen Produktionalität zwar immer wieder beschworen, aber schon allein dadurch strukturell ad absurdum geführt wird, dass jedes neueste Produkt einschließlich des Facelifts wirkungsgrad- oder zumindest doch begehrllichkeitsoptimiert im Vergleich zum Vorgänger ist. Was eine ‚technisch perfekte Form‘ für den Anwender in seiner Biographie bedeutet, hätte sich Freyer einmal fragen sollen. Vielleicht ließ er das bleiben, weil er die Antwort darauf ahnte und sie ihm nicht gefiel. Nur aus einer solchen Kränkung heraus ist die Plattitüde verständlich, mit der Freyer zum finalen Schlag gegen die emotionale Wahrnehmung von Technik und Automobilität ausholt: dem Vorwurf der Infantilität. Er fällt auf den zurück, der ihn erhoben hat. Ich wüsste ganz gern, welches Auto Hans Freyer Anfang der 60er Jahre gefahren hat und mit welchem Gesichtsausdruck er hinterm Lenkrad saß. Der könnte infantiler als der von Pierre Richard im Renault 15 von 1972 gewesen sein.

Abbildung 30 Und von hinten. ‚Technisch perfekte Form‘ ist hier nicht das Kriterium.



Quelle http://photo.netcarshow.com/Renault-15_GTL_1979_photo_02.jpg
[14.4.2014].

9 H. Freyer, *Gesellschaft und Kultur*, 537.

Zwei Fotos des Renault 16

Ähnlich wie der optimiert keilförmige NSU Ro 80 von 1967 bot die Formensprache des Renault 16 aus dem Jahr 1964 erstmalig den Archetyp eines heute, genauer gesagt: bis in die 90er Jahre selbstverständlichen Fahrzeugmusters, das wir kontextualisieren müssen, um es wieder als innovativ erkennen zu können: Weil wir die Umriss dieses Autos gewohnheitsmäßig als zeitgenössisch interpretieren und daher mit einer gewissen Gleichgültigkeit zur Kenntnis nehmen werden. Grenzverwischungen zwischen Limousine und Nicht-Limousine waren in den 60er Jahren beim Käufer noch nicht populär. Volkswagen führte das gesamte Jahrzehnt hindurch einen regelrechten Feldzug zur Etablierung von Akzeptanz für seinen 1500/1600 Variant mit Boxermotor.¹⁰ Ganz auf der Linie der Firmentradition präsentierte Renault mit dem R 16 ein Experiment in der Verbindung von Designanspruch und Alltagstauglichkeit, das sich von den Konkurrenten deutlich abhob: ein Großserienfahrzeug der Mittelklasse mit ausgeprägtem Schrägheck, betonter Kantigkeit der Linienführung und einer eigenwilligen Frontpartie, die zeitgenössische amerikanische Trends europäisierte. Die soziale Konstruktion der Vorzeigereichweite dieser Novität enthielt eine ganze Reihe von Paradigmenwechseln mit Signalwirkung, im Verhältnis zu denen der Verzicht auf die gewohnte Stufenheckkonstruktion geradezu zum Oberflächenphänomen schrumpft. Mit dem vorgängerlosen R 16 begann Renault damit, die Komfortwahrnehmung gehobener Mittelklasseautos neu zu definieren und den führenden

Abbildung 31 Renault 16 TS: ein französisches Automobil.



Quelle

http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Renault_16_TS_001.JPG&filetimestamp=20071130004043 [12.5.2012].

10 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Eine Limousine, die (k)eine ist. Soziale Rolle in der Werbung von den VW 1500/1600 Variant, in: ders., Symbiosen, Rituale, Tourinen. Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre, Karlsruhe 2010, S. 99-119.

Abbildung 32 Das man auch von hinten ansehen kann.



Quelle http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Renault_16_TS_002.JPG&filetimestamp=20071130002959 [12.5.2012].

Konzepten in diesem Bereich – also u. a. der mittelgroßen amerikanischen Limousine nach Buick-Art, dem soliden deutschen Mittelklasse-Kraftwagen mit Pontonkarosserie von Mercedes und der DS von Citroën – etwas Neues entgegenzusetzen: weniger hochmotorisierte Blechlandschaften um weiche Kinositze als bei Buick, mehr Designorientierung als beim biederen Mercedes 180er, mehr Innenraumnutzbarkeit als bei Citroëns ohnehin schon in den automobilen Olymp erhobener Göttin, bei der weiterhin zwischen einer Limousinen- und einer Break-, also Kombi-Variante, unterschieden wurde, die im übrigen sehr teuer war. Die DS-Limousine war das Auto für die ENarchie, der Renault 16 taugte für die wohlhabendere Mittelstandsfamilie mit statistischen 1,7 Kindern und den Bürgermeister in der Bretagne. Aber nicht nur das, und nicht nur in Frankreich. Diese Multifunktionalität als multiple soziokulturelle Codierbarkeit war und ist eine komplexe Eigenschaft von Automobilen, die vom Innenraum her gedacht und konstruiert werden muss, wenn sie erfolgreich in vielen Nutzerbiographien ankommen will. Denn hier geht es nicht um das Bild, das der Nachbar oder Berufskollege vom eigenen Auto hat, sondern um die mögliche Bandbreite von jeweils eigenen Nutzungen, auf die nur der Nutzer kommt, nicht der Hersteller. Sicherlich kann man automobilgeschichtlich hier zu recht einwenden, dass sich auch mit sehr einfachen Fahrzeugen wie dem Modell T und dem VW 1200 unendlich viele soziale Nutzerkonstruktionen verbunden haben. Doch 1964 ist im Hinblick auf das Verhältnis von Auto, Nutzer und Gesellschaft nicht 1920 und nicht 1955. Der Renault 16 ermöglichte allseitig gute, also sicherheits- und panorama-orientierte Sicht für Fahrer und Passagiere, bequemes Sitzen bei weicher

Wegfederung der Rue nationale und der Landstraße im Périgord, gute Beladbarkeit mit Familiengepäck durch die Heckklappe, Bedienfreundlichkeit durch Übersichtbarkeit und Reduktion auf das Wesentliche am Arbeitsplatz des Fahrers. All dies haben wir als unhinterfragbaren Standard im Hinterkopf, wenn wir heute eine Autotür in der Hand haben. Aber wie weit sind aktuelle obere Mittelklasse-Wagen wie der Passat CC mit ihren straff gefederten, von gigantischen Kardantunneln durchzogenen, unbequemen und engen Fahrgastzellen im Geist des sportlichen Panzerwagens von der Dienstleistungsgesinnung und Multifunktionalität eines Renault 16 entfernt? Böartige Kraftwagen und giftige Schnellfahrmaschinen des allgemeinen Mobilitätskriegs, aber keine Automobile.

Abbildung 33 Der Innenraum eines Renault 16 von 1966.



Quelle

http://bringatrailer.com/wp-content/plugins/PostviaEmail/images/1966_Renault_R16_For_Sale_Interior_resize.jpg [12.5.2012].