

Det lukter ikke svidd gummi når man ser bilkjøring på film. Men det skal ikke så mye til å innbille seg det.

# Med popcorn i baksetet

**S**elv en mann uten lappen kan sette pris på en sømløs forbi-kjøring, og enhver beinhard puritaner bør tillate seg å bli revet med av de perfekt tilpassede eksessene i biljakten i *Blues Brothers*. Film og bilkjøring hører ofte sammen, og en YouTube-entusiast vil kunne lage en flott montasje over forholdet dem imellom.

Et sannsynlig grep fra amatørregissøren ville nok vært å øke farten gradvis: først kontrollert kosekjøring i en stor by (*Taxidriver*) eller en liten (*American Graffiti*), hvorpå den brusende frihetsfølelsen på landeveien tar over (*Easy Rider*), etterfulgt av kald futurisme (*Metropolis*), kanskje på en tysk Autobahn eller spaghetti-veiene i Los Angeles. Uvegerlig vil man måtte trække enda hardere på gasspedalen og inkludere klassiske biljakter som *Bullitt* og *The French Connection*, før den innebygde dramaturgien tvinger frem overskridelser i form av tap av kontroll (*Le Mans*), kollisjoner (*Crash*) og til slutt død (*Death Proof*).

## Fart og bredde

En grundigere gjennomgang av bilkjøringens posisjon innen filmmidiet kan stå i fare for å bli nettopp en slik oppramsende collage, noe som til en viss grad også preger Iain Bordens bok *Drive. Journeys through Film, Cities and Landscapes* (Reaktion Books 2013). Men til tross for den høye nerdefaktoren er den full av artige opplysninger, som at filmhistoriens lengste biljakt er 34 minutter lang og fant sted i (den originale) *Gone in 60 Seconds* – og interessante sideblikk, som til Claude Lelouch' legendariske *C'était un Rendezvous*, en åtte minutter lang filmatisert villmannskjøring gjennom Paris en morgenstund i 1976. Denne sugende kultfilmen kan ses på nettet, og jeg garanterer at du vil se hele.

Borden er flink til å få frem bredden i hvordan bilkjøring fremstilles: hele spekteret dekkes, fra skjebnetungt til lattervekkende, fra nevrotisk til livsbejaende. Den regissøren som utelukkende forholder seg til kjøring som bekymringsløs frihetsfølelse – det eks-president William Taft kalte «atmosfærisk champagne» – vil med andre ord kunne bli beskyldt for å fuske i faget, for så lett er det ikke å flykte fra sin skjebne, som vi skal se.

## Den fremmedgjørende byen

Los Angeles er på mange måter verdens film- og bilhovedstad, men den trafikale samhandlingen her kan knapt kalles bykjøring i tradisjonell forstand. L.A. er selve symbolet på den postmoderne byen: dens utforming gjør den stedlige erfaringen usammenhengende, og dens utstrekning gjør den fremmedgjørende. Dette ser man i *Chinatown*, der bilkjøringen mot slutten tar helten inn i «mørkets hjerte» midt i byen, eller eksempelvis i Tarantinos filmer, der nettopp LAs helt spesielle, nærmest oppløste romlige struktur gjengis som fragmenter. LA kan ikke forstås slik eldre, europeiske byer kan, den kan knapt kartlegges, noe en regissør selvsagt forholder seg til i sine historier: det er rett og slett ikke meningen at man skal kjenne seg igjen.

Et liv her uten bil er utenkelig, men til tross for



## Profil

### Fredrik Giertsen (46)

- Skribent, oversetter
- Mangeårig frilanser innen kultur, reiser, film og bøker
- Cand.philol. fra Universitetet i Oslo med hovedfag i allmennlitteraturvitenskap

► **Bilkjøring har en eksistensiell side, som i amerikansk film best manifesterer seg i de klassiske road movies, særlig fra 1950- og 60-tallet**

dette kan kjøreopplevelsen best sammenlignes med en mislykket oppdagelsesreise der føreren vil måtte avfinne seg med sin fremmedhet og utilstrekkelighet, noe som bidrar til at enhver lykkefølelse vil ha en bismak av ironi.

## Eksistensiell tilstand

Iain Borden understreker at bilkjøring har en eksistensiell side, som i amerikansk film best manifesterer seg i de klassiske *road movies*, særlig fra 1950- og 60-tallet: «Bilkjøring [er] en eksistensiell tilstand gjennom hvilken føreren søker å konfrontere, utforske, uttrykke og produsere selvet gjennom møtet med verden omkring henne – med andre ord et middel for føreren til å gjenopprette sin forestilling av autonomi, frihet og selvhjulpenhet.»

Men disse *road movies*, som ofte kunne inneholde sosial kritikk (*Bonnie and Clyde*), måtte særlig fra 1980-tallet av vike til fordel for filmer der bevegelse gjennom et landskap skulle indikere en psykologisk eller emosjonell omvendelse hos karakteren bak rattet (*Wild at Heart* og *Paris, Texas*). Borden mener at dette skjedde fordi den amerikanske motkulturen, hippie-bevegelsen, mistet sin gjennomslagskraft i og med en rekke forrørende hendelser i USA tidlig på 70-tallet, som Manson-drapene og Weathermen-terroristenes aksjoner.

## Optimistiske Le Corbusier

Parallelt med det som kan kalles en nordamerikansk gren av en felles motorisert og filmatisk utvikling, finner vi en mer teknologitung og pessimistisk utvikling i Europa (og Japan). Skjønt ingen var mer optimistisk på bilens og byens vegne enn arkitekten Le Corbusier, det var bare det at hans betonggrå utgave av modernismen kastet mer skygge enn lys inn i menneskesinnet. Den europeiske kombinasjonen av kunstferdighet og skepsis har typisk nok skapt mindre tilgjengelige mesterverk som *Man With a Movie Camera* og *Metropolis*, mens kanadiske David Cronenbergs modige, men dessverre ikke helt vellykkede *Crash* er basert på en bok av britten J.G. Ballard.

Ballard dukker selv opp i den eksperimentelle dokumentarfilmen *London Orbital*, som omhandler verdens største omfartsvei, M25 rundt London (altså en «bypass», som ikke er helt det samme som en ringvei). Han sammenligner visjonen om *the superhighway*, der folk legger fortiden bak seg og kjører – helst alene – inn i sin foretrukne fremtid, med den samme M25, som på sin side kun var en byråkratisk drøm om en løsning på et infrastrukturalt problem. Det vil ikke komme som noen overraskelse at *London Orbital* ikke har noen slutt i tradisjonell forstand, men at man må forsone seg med tilstanden i evig bane rundt den store metropolten.

## Skilt og lyskastere i marerittet

I franske Jean-Luc Godards *Alphaville*, en fremtidsvisjon fra 1965 overstrødd med eldgamle duppeditter, er det først mot slutten, når det flyktende paret sitter godt inne i bilen, at den hjernevaskede kvinnen klarer å ytre ordene «je vous aime» – «jeg elsker deg». Allikevel er mesteparten av trafikken i denne filmen normbundet bykjøring, tatt opp i virkelighetens Paris, og Godard leker seg med nærbilder av bydende

skilt og hypnotiserende lyskastere som leder vei i marerittet.

På denne måten blir *Alphaville* også en påminnelse om at bilen ikke lenger kan holde løftet fra sin egen barndom om at den kan ta deg så godt som hvor du vil: Nå er det kommet for mange restriksjoner, i form av parkeringsbestemmelser, fartskontroller og trafikkorker. Urban bilkjøring er blitt ensbetydende med en spesiell rytme som utgjøres av ustanselige oppstart og stopp, med føreren i en konstant tilstand av utålmodighet og vaksomhet, slik man ser det i *Taxidriver*.

## Krysser en grense

I et dramaturgisk perspektiv er det sentrale spørsmålet om karakterene erkjenner noe vesentlig eller forandrer seg som følge av bilkjøringen, eller om den forholder seg metaforisk til tilværelsen bortenfor asfaltstripa. Filmhistorien er full av eksempler på bilførere som bevisst krysser en grense de vet de ikke kan krysse tilbake igjen uten å være blitt påvirket av noe de ikke kjenner. Noen velger undergangen (*Thelma and Louise* og *Vanishing Point*), mens andre rett og slett blir grepet av sin egen adrenalinrus og på denne måten forlater alt det konvensjonelle ved tilværelsen, noe som kan være både befriende og risikabelt (*Easy Rider* og *Rebel Without a Cause*).

Dette kaller Iain Borden for transgression, «overskridelse», og han skriver at dette inntreffer når «føreren med vitende og vilje krysser sosiale grenser, bryter regler, krenker konvensjoner og utfordrer den etablerte balansen mellom rett og galt, og mellom sosial ansvarlighet og personlig frihet». Dette synes å være noe som nærmest er allmennmenneskelig forbundet med bilkjøring, en lokkende følelse som dessverre også bidrar til en god del av de 1,2 millioner dødsfall som finner sted på verdens veier hvert år.

## Generasjon og klasse

Noe av dette kan være ganske banal amerikansk ungdomskultur, som like fullt speiler en reell oppbruddstrang, og den vanligste formen for transgression er fra ungdom til voksen (*American Graffiti* og *Rebel Without a Cause*). Men Godard – som for øvrig var sterkt inspirert av amerikansk *film noir* – byr både i *Pierrrot le fou* og *Week End* på klassekritikk når han viser velkledde unge mennesker som kaldt ignorerer ofre for diverse bilulykker.

I likhet med *Crash* viser disse filmene en angstfull og selvopptatt etterkrigs generasjon som fyller sine liv med kynisk sex og øyeblikkelige tilfredsstillelser.

Men *Crash* er i seg selv bare nok en følelseskald 1990-tallsfilm som reduserer litterær kompleksitet til en tross alt lite provoserende perversjon. Noen crescendoer ender alltid som antikklimaks, og derfor er det mange som foretrekker humoren (*The Italian Job* og *Traffic*) eller de mer ubestemmelige absurditetene (*Pulp Fiction* og *Pierrrot le fou*). Som så ofte ellers er det de modigste og mest originale kunstnerne som har størst sjanse til å lykkes.

Det er ikke for ingenting at *Holy Motors* ser ut til å bli en av årets filmopplevelser.

**Fredrik Giertsen**



Den herlige surrealistiske filmen *Holy Motors*, som går på kino nå, handler ikke bare om menneskets forhold til biler, men tar for seg muligheten at bilene kan ha et liv uavhengig av oss, mener Fredrik Giertsen.