

Daniela Comani

1975 - Diario di strada

Appendix / Contents:

Matthias Harder:

Etwas Chrom und wenig Kunststoff p. 2

Un po' di cromo e poca plastica p. 4

Some chrome and a bit of plastic p. 6

List of cars p. 8

Etwas Chrom und wenig Kunststoff

von Matthias Harder

Kindern wird schnell langweilig, sie müssen Zeit strukturieren und sich eigene Aufgaben stellen, insbesondere wenn sie mit ihren Eltern auf schier endlosen Autofahrten unterwegs sind. Das war 1975 nicht anders als heute. Anders waren jedoch die Sicherheitsstandards, wie wir hier sehen: Kaum ein Auto war vor vier Jahrzehnten mit Kopfstützen oder Sicherheitsgurten ausgestattet, von Airbags ganz zu schweigen. Die Autos bestanden damals aus Metall und Glas, etwas Chrom und wenig Kunststoff. An den meisten waren vorn und hinten Stoßstangen verbaut, die einfacheren Modelle hatten kein Autoradio, und Navis, die uns heute so unverzichtbar erscheinen, waren noch lange nicht erfunden worden.

Die Eltern saßen immer vorn, die Kinder immer hinten, keiner durch Gurte gesichert respektive in seiner Bewegungsfreiheit eingeschränkt. Ich selbst erinnere mich daran, wie ich als Kind stundenlang auf dem Rücksitz kniend aus dem Rückfenster geschaut habe; manche Fahrer anderer Autos habe ich mit Grimassen geärgert, einigen habe ich zugewunken. Das war damals nicht unüblich.

Daniela Comani hat sich auf ihre ganz eigene Art beschäftigt, als sie mit Vater und Mutter von Bologna aus im Auto in den Ferien meist Richtung Südtirol unterwegs war: Sie notierte seitensweise systematisch die italienischen Autokennungen, also die Städte, in denen die Autos, die sie überholt haben oder von denen sie überholt wurden, zugelassen waren (was es ja heute in Italien nicht mehr gibt), weiterhin die Hersteller- und Markennamen, teilweise mit Zusatz, etwa „Giulia“, „850“ oder „500“. Sie scannte damals mit ihren Augen die Straße und schrieb alles wie eine Stenographin mit, und nun, Jahrzehnte später, ergänzt sie dieses schriftliche Kürzelsystem auch visuell. Das Buch beginnt mit dem (vermeintlichen) Blick der Künstlerin von der Rückbank nach vorn auf den leeren Fahrer- und Beifahrersitz und weiter durch die Windschutzscheibe hinaus in eine diffuse Umwelt – und endet mit einem Blick in den Motorraum, als hätte ihr Vater eine Panne gehabt und alle

beugten sich über den Motorblock. (Eine Variante davon taucht interessanterweise auch in ihrem Genderkunstprojekt „Un matrimonio felice“ auf, als sie 2004 ihr männliches Alter Ego in den Motorraum ihres Volvos blicken lässt.) War man – wie Daniela Comani mit ihren Eltern – 1975 auf norditalienischen Schnellstraßen unterwegs, begegnete man vor allem den Landsleuten, die in erster Linie italienische Autofabrikate steuerten. Einheimische oder Touristen in deutschen, englischen, schwedischen oder französischen Modellen waren seltener. Japanische, amerikanische oder noch exotischere Marken waren damals hingegen wohl kaum unterwegs. Von ihr stammen also die Aufzeichnungen, während die (anonymen) Autobilder dem Internet entstammen, die die Berliner Künstlerin sich heute, im Blick zurück, angeeignet hat. Zumeist sind es neutrale Herstellerabbildungen, die sie als Illustrationen wählte. Menschen sind auf diesen Bildern nie zu sehen. Es überwiegen Klein- und Mittelklassewagen; Sportwagen und Luxusautos sind hier Mangelware. Das Plumpe und Elegante findet sich selbst im italienischen Produktdesign nebeneinander. Doch wir begegnen auch manchen Autoikonen wie dem Citroën DS, der „Ente“ (Citroën 2CV), dem Mercedes Strich 8 (Baureihe W114) und vor allem natürlich verschiedenen, wunderschönen Alfa Romeo-, Lancia- und Ferrari-Modellen, die in diesem ausgewählten Bildmaterial allerdings nicht auf der Straße, sondern im Studio abgelichtet wurden. Einige jener Stilikonen stehen für die 1970er-Jahre, sie definieren wie Filme, Mode und Musik aus der damaligen Epoche schlicht den Zeitgeist. So ist dieses Kunstprojekt eine interessante Gesellschaftsstudie und Stilgeschichte der präglobalisierten Welt und vor allem eine Art Selbstporträt.

Un po' di cromo e poca plastica

di Matthias Harder

I bambini si annoiano facilmente, devono impiegare il tempo e fare qualcosa, soprattutto quando sono in giro con i loro genitori per interminabili viaggi in macchina. Nel 1975 le cose non erano diverse da oggi. Diversi erano però gli standard di sicurezza: quattro decenni fa praticamente neanche un'auto era dotata di poggiatesta e cinture di sicurezza, di airbag nemmeno a parlarne. Le automobili erano composte da metallo, vetro, un po' di cromo e poca plastica. La maggior parte disponevano davanti e dietro di paraurti; i modelli base non avevano l'autoradio, e i navigatori, che oggi ci appaiono così indispensabili, non erano ancora stati inventati.

I genitori sedevano sempre davanti, i bambini sempre dietro, nessuna cintura a bloccare la libertà di movimento. Io stesso mi ricordo che trascorrevi ore inginocchiato sul sedile posteriore a guardare fuori dal lunotto; alcuni automobilisti li provocavo facendo smorfie, altri li salutavo. Cosa non inusuale all'epoca.

Mentre era in viaggio in auto con mamma e papà da Bologna verso l'Alto Adige, Daniela Comani si teneva impegnata a modo suo: riempiva pagine e pagine annotando sistematicamente le targhe italiane delle autovetture che sorpassavano e da cui venivano sorpassati, segnando le città in cui erano state immatricolate (una cosa che adesso in Italia non esiste più), in più annotava il nome del produttore e la marca, in parte con qualche aggiunta in rapporto ai modelli, come "Giulia" "850" o "500". Esaminava attentamente la strada e prendeva nota di tutto come una stenografa e oggi, decenni dopo, completa questo sistema di abbreviazioni scritte anche a livello visivo. Il libro inizia con lo sguardo (presunto) dell'artista che dal sedile posteriore guarda in avanti verso i sedili vuoti del guidatore e del passeggero, e continua oltre il parabrezza verso un ambiente diffuso, per concludersi poi con un'occhiata al vano motore come se suo padre si fosse fermato causa un guasto e tutti si fossero piegati ad osservare il blocco del motore. (Una variante di ciò compare curiosamente anche nel suo progetto artistico

"Un matrimonio felice", dove nel 2004 il suo alter ego maschile viene immortalato mentre controlla il vano motore della sua Volvo.) Se nel 1975 si era in giro sulle autostrade italiane, come Daniela Comani con i suoi genitori, si incontravano più che altro connazionali che guidavano in primo luogo modelli d'auto italiani. Più rari invece erano nativi o turisti a bordo di modelli tedeschi, inglesi, svedesi o francesi. Marche giapponesi, americane o altre ancora più esotiche erano rarissime.

Mentre le pagine con gli appunti sono sue, le immagini (anonime) delle auto sono prese da internet. Immagini che l'artista berlinese ha raccolto oggi, con uno sguardo a ritroso, appropriandosene.

Nelle immagini selezionate da Comani, che sono perlopiù illustrazioni neutrali realizzate per i dépliant delle case automobilistiche, non si vedono mai esseri umani. Si tratta prevalentemente di autovetture di piccola o media cilindrata. Mentre auto sportive o di lusso sono qui merce rara. L'elegante e lo sgraziato si trovano fianco a fianco persino nel design italiano. Tuttavia incontriamo anche alcune automobili icone come per esempio la Citroen DS, la Citroen 2CV, la Mercedes-Benz "barra otto" (serie W114) e ovviamente compaiono diversi magnifici modelli Alfa Romeo, Lancia e Ferrari, che in questi contributi fotografici scelti non sono mai riprese su strada ma perlopiù in studio. Alcune di queste icone di stile stanno per gli anni '70, e definisco lo spirito del tempo come i film, la moda e la musica di allora.

Così questo progetto diventa un interessante studio sociale e di storia dello stile del mondo pre-globalizzato e soprattutto una sorta di autoritratto.

Some chrome and a bit of plastic

by Matthias Harder

Children get bored easily: they need to make use of time and find an activity, especially when they are travelling with their parents on seemingly endless car journeys. This was true in 1975, and is still true today. However, safety standards certainly were different: Four decades ago hardly any car had head rests or seat belts, not to mention airbags. Cars were made from metal, glass, some chrome and a bit of plastic. The majority of them had front and rear bumpers, while simpler models were sold without radios. GPS systems, which seem so crucial today, hadn't yet been invented.

Parents always sat up front and children sat in the back. There were no seatbelts so you could move around in freedom. As a child, I remember spending hours kneeling in the back seat looking out of the back window. I made faces at some drivers and waved at others, behavior that wasn't unusual at the time. While travelling from Bologna to Alto Adige with her mom and dad, Daniela Comani kept herself busy in her own way: she filled page after page scribbling down the plate numbers of the cars that overtook them and others that they overtook, marking down the cities where the car had been registered (a system that is no longer used in Italy). She also jotted down the name of the manufacturer and brand with some additional notes of particular models like "Giulia", "850" or "500". Like a stenographer, she carefully examined the road and took note of everything and now, decades later, she completes this system of written abbreviations visually.

The book begins with the (presumed) view of the artist who looks forward from the back seat towards the empty driver and passenger seats, going further still beyond the windshield before ending with a shot of the engine compartment - as if her father had stopped because of a problem with the car and everyone is bent over looking at the engine. A variation of this curiosity appears in her art project, A Happy Marriage where, in 2004, her male alter ego is captured in a snapshot while checking the engine on his Volvo. If you were travelling in 1975

along Italian motorways like Daniela Comani with her parents, you would have mainly found other Italians driving Italian cars, only sometimes finding Italians or tourists driving German, English, Swedish or French cars. Japanese, American and even more exotic cars were rarer still.

While the notes are hers, the (anonymous) images here have been taken from the internet, and are ones that the Berlin-based artist has gathered together, with one eye on the past, reappropriating them.

The images chosen by Comani are mostly neutral and have been selected by the manufacturers for brochures. You don't see any people in these pictures. They are mainly small or mid-sized cars. Sports cars or luxury vehicles are a rare sight here. The elegant and the awkward stand side-by-side, even in Italian design. However, we also see some iconic cars such as the Citroën DS, the Citroën 2CV, the Mercedes W114 series and, obviously, a number of beautiful models made by Alfa Romeo, Lancia and Ferrari. The cars in the photographs are never shot while on the road but rather in a studio, and perhaps that is why they sometimes come across as strangely lifeless. Some of these are icons of the 1970s and they define the spirit of the age like the films, fashion and music of the time.

This project becomes an interesting social and historical study on style in the pre-globalized world and, above all, a kind of self-portrait.

List of cars

Car interior: **Citroën DS 21 Pallas** (1969)
Citroën Dyane (6), 1968 (1967-1983)
NSU Prinz 4 (1961-1973)
VW Golf, 1974 (1974-1983)
Fiat 127, 1971 (1971-1977)
Renault 5, 1972 (1972-1996)
Alfa Romeo Alfasud, 1972 (1972-1980)
BMW 2002 tii Touring (1971-1975)
Fiat 850 Spider, 1971 (1968-1973)
Fiat 132 GLS 1800, 1974 (1972-1981)
Autobianchi A112, 1971 (1969-1986)
Peugeot 304 Coupé (1970-1975)
VW Käfer, 1967 (1938-2003)
Alfa Romeo Giulia, 1962 (1962-1978)
Fiat 600 Multipla (1956 – 1965)
Fiat 125 (1967-1972)
Citroën DS 23 Pallas (1968-1976) (1955-1975)
Fiat 128, 1972-1975 (1969-1983)
Fiat 850 (1964-1973)
Morris Mini Minor, 1959-1967 (1959-2000)
Porsche 911, 1973 (1963-1989)
Opel Kadett B Rallye, 1969 (1965-1973)
Citroën 2CV 6 (1970-1979) (1948-1990)
Lancia Beta, 1972 (1972-1984)
Lancia Fulvia Coupé 3, 1974 (1970 – 1976)
Fiat 500, 1965 (1957-1975)
Saab 99, 1968 (1968-1984)
Renault 4, 1967 (1961-1992)
Ford Capri, 1973 (1968-1986)
Audi 100, 1968 (1968-1974)
Ferrari Dino 246 GT (1969-1974)
Mercedes Benz /8 (1967-1976)
Fiat 126, 1972 (1972-2000)
Alfa Romeo Alfetta, 1972 (1972-1984)
Volvo 240, 1974 (1974-1993)
Motor compartment: **Volvo 240**, 1975