

# EAU DE CORVETTE

## TEXT

### CLAUS NOPPENY

Wer über den Geruchssinn als kulturprägende Kraft schreibt, kommt schnell zu Marcel Proust und seinem Roman «Auf der Suche nach der verlorenen Zeit»: Der Geruch einer in Lindenblütentee getauchten Madeleine brachte dem Romancier an einer Schlüsselstelle des Romanzyklus die Kindheit zurück: «Ein unerhörtes Glücksgefühl, das ganz für sich allein bestand und dessen Grund mir unbekannt blieb, hatte mich durchströmt.» Auf diese Passage reagiert Jahrzehnte später der Schriftsteller Cees Nooteboom und erklärt den Benzingeruch zu seinem besonderen Erinnerungsstück. Das Ende des Zweiten Weltkriegs hatte sich mit dem Abgas des fossilen Brennstoffs in die kindliche Erinnerung des 1933 geborenen Niederländers eingeschrieben: «Und dann war alles plötzlich zu Ende. Die damit verbundene Erinnerung ist ein Geruch. Der Geruch von Benzin, auch das unvergesslich. Nie kann ich ihn riechen, ohne an diesen Moment zu denken – damit ist Benzin zu meiner Madeleine geworden.»

Was Nooteboom mit dem langersehnten Frieden verbindet, kann aber auch ganz anders wirken. In der Nähe einer Tankstelle sind Soldaten, die aus den Kriegen der Gegenwart heimgekehrt sind, mit einem Schlag wieder zurück auf dem Schlachtfeld. Der Geruch des Benzins schleudert sie in eine andere Welt. Heute weiss man, dass der Geruch von Treibstoff das lange Zeit verleugnete Golfkriegssyndrom auslösen kann. Etwas Pfefferminz soll den Veteranen dann in die Gegenwart zurückholen – dies der aromatherapeutische Rat einschlägiger Selbsthilfegruppen. Krieg und Frieden fallen im Benzingeruch zusammen.

Derlei olfaktorische (so der Fachausdruck für die Geruchswahrnehmung) Mehrdeutigkeiten gehören in vielerlei Hinsicht zur Geruchswahrnehmung. Dies gilt besonders auch für die Wahrnehmung von Brennstoffen. So tauchen Diesel oder Benzin in Umfragen nach Lieblingsdüften oft als Zwitter auf: Bei vielen ist der Geruch regelrecht verpönt, während andere die aromatischen Kohlenwasserstoffe als ihre Lieblingsdüfte bezeichnen und von positiven, ja geradezu schwelgerischen Erinnerungen an das Schnüffeln

auf Tankstellen berichten. Der Zürcher Parfumeur Andreas Wilhelm hatte sogar schon zahlreiche Kunden, die das Treibstoffaroma in einem Parfum einfangen wollten.

Tatsächlich steckt der Wohlgeruch des flüssigen Kohlenwasserstoffgemischs bereits in den sprachlichen Wurzeln des Treibstoffs. Das Wort «Benzin» ist abgeleitet von «Benzoe», einem Harz bestimmter Baumarten, das auf Arabisch *luban dschawi* heisst: Weihrauch aus Java. Mit anderen Worten: Zum Dunstbereich des Treibstoffs gehören nicht nur Kohlendioxid und Feinstaub, sondern eine lange Kulturgeschichte des Aromas. Der Qualm aus dem Auspuff ist eben nicht nur eine technische Emission, sondern auch eine kulturelle Sendung mit einer spezifischen olfaktorischen Signatur. Ein Parfumeur assoziiert den Treibstoffgeruch spontan mit Storaxharz, einem wohlriechenden Naturharz, das seit der Antike als beehrtes Räuchermittel gilt. Im Benzin macht er aggressive, flüchtige Noten aus, während das Gemisch des Diesels der geübten Nase durch lang anhaltende Basisnoten auffällt. Zwischen Diesel- und Ottomotor liegen nicht nur ideologisch und ökolo-

Über den **Geruch von Benzin** und was er in uns auslöst.

gisch, sondern auch olfaktorisch Welten. Selbst Riechamateure können an den Emissionen die Art des Verbrennungsmotors erkennen. Fortgeschrittene Riecher sind sogar in der Lage, im komplexen Abgas eines Dieselmotors verschiedene Geruchsnoten auszumachen: ölig, verbrannt, rauchig. Andreas Wilhelm verweist bei Diesel auf den Geruch einer Öllampe, der Ausstoss eines Ottomotors dagegen sei schärfer. Wilhelm beschreibt ihn als «stau-biges und trockenes Verbrennen».

Der Geruch des Verbrennungsmotors sorgte seit Beginn der allgemeinen Motorisierung für Kontroversen, skurrile Erfindungen und politische Forderungen. Auf einer Karikatur aus dem Jahr 1904 bedient sich ein Fussgänger einer Atemmaske und schnappt mithilfe eines überdimensionierten Schnorchels nach Luft, um dem Gestank auf Kopfhöhe auszuweichen. Im Hintergrund fährt ein motorisiertes Gefährt qualmend davon: «Frische Luft für Fussgänger», so der heute noch - oder wieder - aktuelle Titel.

### **Kulturgeschichte im Auspuff**

Englische Zeitungen erinnern regelmässig an den Exzentriker Henry Cyril Paget, 5. Marquis von Anglesey, der aus dem gesellschaftlichen Korsett des viktorianischen Zeitalters ausbrach, ein Millionenvermögen verlebte und dann, im Jahr 1905, im Alter von nur neunundzwanzig Jahren starb. Seine Abneigung gegenüber Autoabgasen und seine Begeisterung für ausgefallene Parfums schienen keine Grenzen zu kennen: An seinem eigenen Auto liess er folglich den Auspuff zu einer Parfumkanone umbauen. Der Abgasstrom wurde zwar noch nicht gereinigt oder deodoriert, aber zumindest für die Nase attraktiv odoriert. Von nun an fuhr der Marquis also mit einem Auto durch die City, das Patschuli und andere Wohlgerüche versprühte - «L'eau d'Espagne» hiess die Mischung. Aus der Dreckschleuder war ein Raumsprayer auf vier Rädern geworden.

Legenden schrieben auch die Futuristen mit ihrer Begeisterung für die moderne Technik. Die Abgase machten für sie den Geist einer neuen Zeitsinnenfällig. In der Geschichte der Avantgardebewegungen war es Filippo

Marinetti, der nach einem wilden Autounfall im Jahr 1908 wohlbehalten aus dem Graben stieg und sogleich die neue Kunstbewegung ins Leben rief. Tatsächlich äusserte sich Marinetti später auch über die Öl-, Benzin- und Motorgerüche während des Unfalls, die ihn demnach zum Gründungsmanifest der Futuristen inspirierten. Kurzum: Im Auspuff steckt auch ein Motor der Kulturgeschichte.

Es dauerte jedoch eine Weile, bis das Auto allgemein olfaktorisch akzeptiert war. In den Nachkriegsjahren war es dann so weit, als Abgase zum Duft der Freiheit geadelt wurden. Alles am massenproduzierten Auto, nun Symbol des grenzenlosen Bürgers, war nun positiv besetzt. Sogar der Bau breiter Zubringerstrassen, die viele europäische Städte brutal zerschnitten, galt, auch geruchlich, als ein urbanistisches Aufatmen, als Durchlüftung kleinteilig bebauter Innenstädte.

Mit der Popularisierung der Umweltbewegung kam die Idee der autofreien Innenstädte auf, und Stadtplaner konzentrierten den Autogestank in Tiefgaragen und Parkhäusern. Eine begrünte Einkaufszone, so stellte man fest, werte die Innenstadt nicht nur für den Detailhandel, sondern zudem für die Nase auf. Es ist nicht lange her, dass man in Zürich von der Weststrasse als «Auspuff der Nation» sprach. Tausend Autos pro Stunde donnerten über die Transitroute und machten sie zur «Pesttangente». Die unmittelbare Erfahrung geballter Abgase schlägt sich oftmals in starken Sprachbildern nieder. Gewöhnungseffekte sorgen andererseits dafür, dass der Gestank des individuellen Motorfahrzeugverkehrs schnell aus der bewussten Wahrnehmung verschwindet. Zudem lassen sich Gerüche nur schwer messen.

Dennoch - wer heute mit wacher Nase eine Stadt durchstreift, merkt schnell, wie sehr das Auto unsere Lebenswelt olfaktorisch grundiert. Seit einigen Jahren hält die britische Grafikdesignerin Kate McLean die Gerüche grosser Städte auf Duftkarten fest. Die Ströme des Strassenverkehrs sind ein wiederkehrendes Motiv und beherrschen als breite rote Linien Metropolen wie Barcelona, New York oder London. Ähnliche Erhebungen liegen für Schweizer Städte bislang nicht vor. Doch auch in der Schweiz tragen die

Ausdünstungen des Verbrennungsmotors sicher mehr zur Uniformität der Städte bei als schwedische Mode- und amerikanische Fast-Food-Ketten. Wie sehr, werden wir erst merken, wenn kein Verbrennungsmotor die Stadt mehr olfaktorisch übertüncht. Dann wird eine ungeahnte Vielfalt von Düften und Gerüchen unsere Städte neu odorieren. So kann auch die aktuelle Volksinitiative «Züri autofrei ungeahnte Möglichkeiten multisensorischer Stadtentwicklung erschliessen.

### **Abgase? Schämt euch!**

Mit Blick auf das Ende des Autos kann man heute nur spekulieren, ob das Ausstossen von Abgasen schon bald wie körperliche Ausscheidungen mit Scham behaftet sein könnte. Einiges spricht dafür. Schliesslich vermögen bestimmte Gerüche tatsächlich starke Affekte wie Ekel oder Lust auszulösen. Die Geschichte des Tabakkonsums zeigt zudem, wie schnell die gesellschaftliche Wahrnehmung eines Geruchs kippen kann: «Der Duft der grossen weiten Welt», hiess es noch gestern. Heute ist es schwer zu glauben, dass Werber selbst dem giftigen Zigarettenqualm mit Erfolg eine positive Botschaft abgewinnen konnten, und nicht einmal mehr Topmanager bei Philip Morris träumen von attraktivem Zigarettenqualm. Ähnlich könnte es bald auch dem Auto ergehen. Wird uns demnach schon morgen unsere automobilen Geruchsnormalität abstossen? Oder hängen wir vielleicht gerade aus Liebe zum Geruch am Auto? Auf jeden Fall wird es auch morgen Leute geben, die dem Gestank des Autos nachtrauern. Ehemalige Bürger der DDR, die den Gestank des «Trabi» vermissen, können Dosen mit Trabi-Abgasen kaufen. Und je mehr das Tesla-Zeitalter heraufdämmert, desto heller kündigt sich ein neuer Markt für duftende Nostalgie an. **DM**

CLAUS NOPPENNEY ist Professor an der Berner Fachhochschule und Initiator des Scent Culture Institute.

Vom 17. bis 22. Oktober findet auf Schloss Wildegg AG das «Festival der Düfte» statt. [claus.noppeney@bfh.ch](mailto:claus.noppeney@bfh.ch)

Foto Seite 18: «Winter Grime» aus «The Cars», Künstlerbuch von WOLFGANG TILLMANS, Verlag der Buchhandlung Walther König, 2015.