

Legendenbildung am Highway: Vor 60 Jahren starb James Dean

Von Axel F. Busse

Sein früher Tod hat ihn unsterblich gemacht: Morgen ist es 60 Jahre her, dass James Dean bei einem Autounfall ums Leben kam. Er saß in einem Porsche. Ein leichtes, für Autorennen konstruiertes Fahrzeug, dessen Name ebenfalls weiterlebt. Der „Spyder“ wurde diesen Sommer als Sondermodell eines Boxsters wieder ins Programm genommen.

An diesem letzten Septembertag 1955 steht die Sonne tief, der Himmel ist wolkenlos. Es ist Nachmittag, der motorsportbegeisterte Schauspieler James Dean, der gerade seinen dritten Film abgedreht hat, ist auf dem Weg nach Salinas, wo er an einem Autorennen teilnehmen will. Der Highway Nr. 46 verläuft an dieser Stelle fast direkt in west-östlicher Richtung und wer mit Ziel Pazifik-Küste unterwegs ist, schaut direkt in die Sonne.

An der Kreuzung, die an Übersichtlichkeit eigentlich nichts zu wünschen übrig lässt, stößt der mit Dean und seinem deutschen Mechaniker Rolf Wütherich besetzte Porsche 550 Spyder mit einem entgegenkommenden Linksabbieger zusammen. Am Steuer dieses Wagens sitzt Donald Turnupseed, damals ein Jahr jünger als James Dean. Er überlebt. Die Kreuzung der Bundesstraßen 41 und 46 in der Nähe von Cholame wird heute als James Dean Memorial Junction bezeichnet, ein großes Schild weist Autofahrer darauf hin.

Das gleißende Gegenlicht, so wird später rekonstruiert, könnte den Fahrer des 550 Spyders geblendet haben, sonst hätte er den unvermittelt abbiegenden, 50er-Ford Tudor wohl rechtzeitig gesehen. Auf ein Ausstattungsdetail, das heute selbstverständlich ist, konnte sich der Hauptdarsteller aus „Giganten“ nicht verlassen. Eine Sonnenblende gab es schon deshalb nicht, weil es auch an einem Scheibenrahmen fehlte, an dem sie hätte befestigt werden können. Schließlich handelte es sich bei Deans Auto um einen Rennwagen, der für den Einsatz auf der Rundstrecke konzipiert und erst später mit einer Zulassung für öffentliche Straßen versehen worden war.

James Dean war nicht als rücksichtsloser Fahrer bekannt. Im Gegenteil: Zwei Wochen vor seinem Tod hatte er für das National Safety Council, einer Organisation, die sich dem Arbeitsschutz und der Verkehrssicherheit verschrieben hat, einen Werbspot aufgenommen. Darin sagt der Schauspieler: „Früher bin ich auch ganz schön gerast und habe unnötig viel riskiert. Aber seit ich Rennen fahre, bin ich auf der Straße besonders vorsichtig geworden. Die Leute haben ja oft gar keine Ahnung, was für einen gefährlichen Mist sie bauen. Man weiß nie, was so ein Typ auf der Straße als nächstes tut. Fahrt vorsichtig! Vielleicht bin ich es, dem ihr damit eines Tages das Leben rettet“.

Kaum eine Woche vor der verhängnisvollen Fahrt Richtung Salinas hatte Dean seinen Porsche 356 Speedster in Zahlung gegeben, 7000 Dollar draufgelegt und den 550 Spyder erworben. Auf der Fronthaube prangte die Zahl 130, auf dem Heck der Spitzname „Little Bastard“, den ihm sein Dialogcoach Bill Hickman bei den Dreharbeiten von „Giganten“ angedichtet hatte. Auf dem Highway nach Cholame waren Wütherich und Dean nicht allein unterwegs. Mit einigem Abstand folgten Hickman und der Fotograf Sandy Roth, der an einer Fotoreportage über James Dean arbeitete. „Little Bastard“ wäre auch eine geeignete Bezeichnung für das Auto selbst gewesen, denn der so genannte Fuhrmann-Vierzylinder machte das 550-Kilo-Leichgewicht zu einer äußerst giftigen Fahrmaschine. Mehr als 7500 Umdrehungen pro Minute konnten die Kurbelwelle nicht erschrecken. Der luftgekühlte Boxer gab locker 110 PS ab, die für deutlich über 200 km/h gut waren.

Donald Turnupseed erlitt bei dem Unfall einen Schock, kam aber sonst weitgehend unversehrt davon. „Ich habe ihn nicht gesehen, bei Gott, ich habe ihn nicht gesehen“, wird er später zitiert. Die Rekonstruktion des Unglücks ergab, dass Turnupseed seinen Wagen vor dem plötzlichen Abbiegen mehrfach abgebremst und beschleunigt haben soll. Das ungewöhnliche Verhalten könnte mit unfallursächlich gewesen sein, doch der zuständige Amtsrichter sah später keinen zwingenden Grund, dem Ford-Fahrer die Schuld an dem Zusammenstoß zuzusprechen.

Zwar geht der Polizeibericht zum Unfallhergang davon aus, dass James Dean mit etwa 170 km/h auf die Kreuzung zuraste, doch dies wurde später revidiert. Ein Analyse- und Beratungs-Unternehmen aus Palo Alto, das 1990 den Unfall in allen Einzelheiten nachstellen ließ, kam zu dem Schluss, dass James Dean mit einem Tempo zwischen 55 und 60 Meilen je Stunden (also weniger als 100 km/h) unterwegs gewesen sein dürfte..

Als die Polizei an der Unfallstelle eintraf, waren Schaulustige, trauernde Teenies, Devotionalien-Sammler und fragwürdige Gestalten dort längst versammelt. Dass das Wrack des Porsches regelrecht geplündert wurde, gilt als sicher. Und so, wie die Kinokone James Dean zur Legende wurde, rankten sich bald die verschiedensten Mythen um

den Schrotthaufen, den der Auto-Schrauber George Barris aus Hollywood für 2500 Dollar erstand. Sogar von einem Fluch, der auf dem Auto lastete, war die Rede. An vermeintlichen Belegen dafür fehlte es nicht: Einer von Barris' Leuten wurde verletzt, als das Wrack beim Verladen vom Laster kippte. Der Motor landete Berichten zufolge bei einem Amateur-Rennfahrer aus Beverly Hills. Auch er verunglückte tödlich. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



James Dean Memorial Junction: Kreuzung der US-Bundestraßen 41 und 46.



Porsche 550 Spyder vor der Skyline von New York auf dem Weg zum Rennen „Carrera Panamericana“ (1953).



Porsche Type 550 Spyder.
