

Charlie Dassbauer

Oldtimer & Youngtimer fotografieren

Charlie Dombrow

Oldtimer & Youngtimer fotografieren

Autos und Motorräder richtig in Szene setzen

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Hinweis: Alle Angaben in diesem Buch wurden vom Autor mit größter Sorgfalt erarbeitet bzw. zusammengestellt und unter Einschaltung wirksamer Kontrollmaßnahmen reproduziert. Trotzdem sind Fehler nicht ganz auszuschließen. Der Verlag und der Autor sehen sich deshalb gezwungen, darauf hinzuweisen, dass sie weder eine Garantie noch die juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für Folgen, die auf fehlerhafte Angaben zurückgehen, übernehmen können. Für die Mitteilung etwaiger Fehler sind Verlag und Autor jederzeit dankbar. Internetadressen oder Versionsnummern stellen den bei Redaktionsschluss verfügbaren Informationsstand dar. Verlag und Autor übernehmen keinerlei Verantwortung oder Haftung für Veränderungen, die sich aus nicht von ihnen zu vertretenden Umständen ergeben. Evtl. beigelegte oder zum Download angebotene Dateien und Informationen dienen ausschließlich der nicht gewerblichen Nutzung. Eine gewerbliche Nutzung ist nur mit Zustimmung des Lizenzinhabers möglich.

© 2016 Franzis Verlag GmbH, 85540 Haar bei München

Alle Rechte vorbehalten, auch die der fotomechanischen Wiedergabe und der Speicherung in elektronischen Medien. Das Erstellen und Verbreiten von Kopien auf Papier, auf Datenträgern oder im Internet, insbesondere als PDF, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags gestattet und wird widrigenfalls strafrechtlich verfolgt.

Die meisten Produktbezeichnungen von Hard- und Software sowie Firmennamen und Firmenlogos, die in diesem Werk genannt werden, sind in der Regel gleichzeitig auch eingetragene Warenzeichen und sollten als solche betrachtet werden. Der Verlag folgt bei den Produktbezeichnungen im Wesentlichen den Schreibweisen der Hersteller.

Autoren: Charlie Dombrow

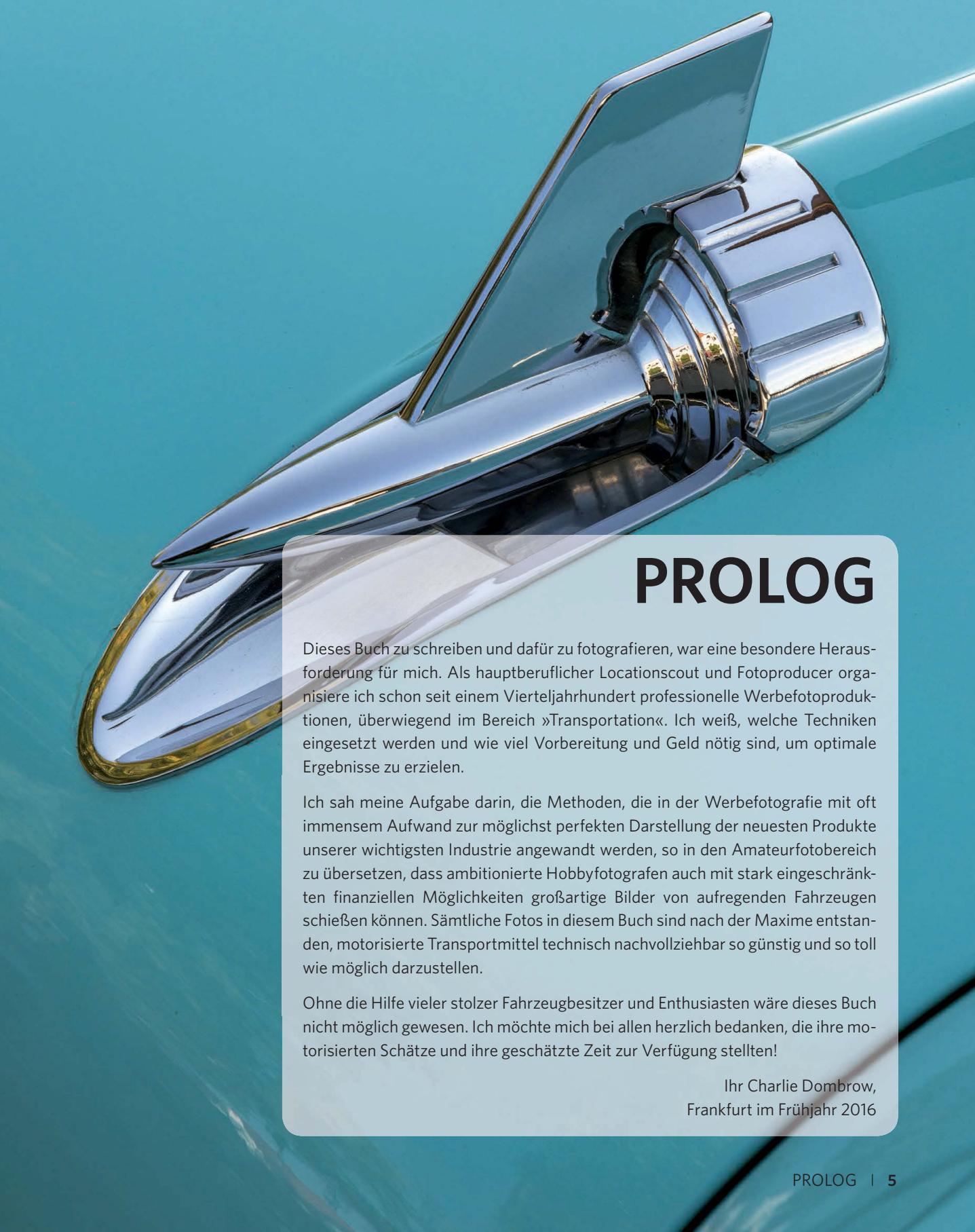
Herausgeber: Ulrich Dorn

Programmleitung, Idee & Konzeption: Jörg Schulz

Satz & Layout: Nelli Ferderer, nelli@ferderer.de

Covergestaltung: Manuel Blex

ISBN 978-3-645-20448-2



PROLOG

Dieses Buch zu schreiben und dafür zu fotografieren, war eine besondere Herausforderung für mich. Als hauptberuflicher Locationscout und Fotoproducer organisiere ich schon seit einem Vierteljahrhundert professionelle Werbefotoproduktionen, überwiegend im Bereich »Transportation«. Ich weiß, welche Techniken eingesetzt werden und wie viel Vorbereitung und Geld nötig sind, um optimale Ergebnisse zu erzielen.

Ich sah meine Aufgabe darin, die Methoden, die in der Werbefotografie mit oft immensem Aufwand zur möglichst perfekten Darstellung der neuesten Produkte unserer wichtigsten Industrie angewandt werden, so in den Amateurfotobereich zu übersetzen, dass ambitionierte Hobbyfotografen auch mit stark eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten großartige Bilder von aufregenden Fahrzeugen schießen können. Sämtliche Fotos in diesem Buch sind nach der Maxime entstanden, motorisierte Transportmittel technisch nachvollziehbar so günstig und so toll wie möglich darzustellen.

Ohne die Hilfe vieler stolzer Fahrzeugbesitzer und Enthusiasten wäre dieses Buch nicht möglich gewesen. Ich möchte mich bei allen herzlich bedanken, die ihre motorisierten Schätze und ihre geschätzte Zeit zur Verfügung stellten!

Ihr Charlie Dombrow,
Frankfurt im Frühjahr 2016

Inhalt

Prolog 5

1. Heiliges Blech 10

- Fahrende Fetische 13
- Schrott 13
- Auto-Motive 14

2. Die Werkzeugkiste 16

- Die Bildmaschine 18
- Wichtige Ausstattungsmerkmale 20
- Spielzeug 23
 - Scharfe Linsen 24
 - Fest oder vario? 24
- Staubflecken 25
 - Warum landen Staubpartikel bevorzugt im oberen Bilddrittel? 25
 - Weit oder lang? 26
- Kamerabeine 30
- Kopfarbeit 32
- Nützliches Zubehör 33
 - Aufheller 33
 - Aufhellblitz 35
 - Sandsäcke 36
 - Walkie-Talkies 36
 - Schwarze Tücher 37
- Spezialwerkzeuge 39
 - Skaterdolly 39
 - Slider 40
 - Rig 41

3. Die Produktion 42

- Transportation 44
- Budgets 45
- Mein Job 49

| | |
|------------------|----|
| Das Shooting | 52 |
| Rigger | 54 |
| Puzzle Cars | 58 |
| Geisterfahrzeuge | 61 |
| Höhere Sphären | 62 |

4. Die Motivsuche 66

| | |
|---------------|----|
| Graue Mäuse | 69 |
| Car-Castings | 69 |
| Treffen | 72 |
| Maschinen | 74 |
| Trecker | 76 |
| Schrauber | 77 |
| Museen | 78 |
| Locations | 81 |
| Permits | 83 |
| Schablonen | 85 |
| Scouting | 86 |
| Wie, wo, was? | 88 |

5. Standbilder 92

| | |
|-----------------------|-----|
| Fixierte Dynamik | 94 |
| Basics | 95 |
| Perspektiven | 96 |
| Ansichtssache | 98 |
| Blende und Fokus | 101 |
| Wohin mit dem Fokus? | 103 |
| Spiegelungen | 104 |
| Photonen fangen | 107 |
| Tageslicht | 107 |
| Kunst- und Mischlicht | 108 |
| Licht setzen | 110 |

| | |
|------------------------|-----|
| Mit Licht malen | 114 |
| Equipment und Location | 115 |
| Tanzendes Glühwürmchen | 116 |
| Flasher | 118 |
| Kumulieren | 119 |
| Fake Speed | 122 |
| Triumph-Fahrt | 123 |
| Ostalgie | 127 |

6. Fahrzeugteile 130

| | |
|---------------|-----|
| Nahkampf | 133 |
| Kühlerfiguren | 134 |
| Close-ups | 135 |
| Handgriffe | 137 |
| Interieur | 139 |

7. Speed-Shootings 142

| | |
|------------------|-----|
| Augenwischer | 144 |
| Wischtechnik | 146 |
| Schlittenfahrten | 149 |
| Skaterdolly | 152 |
| Einbaukutschen | 153 |
| Verfolger | 155 |
| Fahrstrecken | 156 |
| Tracking Cars | 158 |
| Saus und Braus | 160 |
| Ausleger | 162 |
| Roll-Rig | 163 |
| Tücken | 165 |
| Quadrokopter | 166 |

8. Montagearbeiten 170

- Avantgarde 172
- Kulissenwechsel 174
- Backplate-Shootings 176
- Pass-Bilder 181
- Pfadfinder 185
- Durchblick 188
- Schattenspiele 191

9. Kleinwagen 194

- Modelfahrzeuge 196
- Light and slide 199
- ScaleRig® 202
- Warzone 205
- Rocketman 210

10. Endstation 212

- Morbide Mobile 215
- Ersatzteillager 216
- Kupplungen 217
- Fotografen 218
- Hilfreiche Kontakte 218
- Der Autor 218
- Der Verlag 218

Index 220

Bildnachweis 223

Sämtliche in diesem Buch sichtbaren Kfz-Kennzeichen wurden geändert.
Eventuell aus diesen Änderungen resultierende Übereinstimmungen mit
tatsächlich existierenden Kfz-Kennzeichen wären rein zufällig und nicht
beabsichtigt.



1





HEILIGES BLECH

Deutschland ist die Wiege des Automobils. Obwohl auch das Flugzeug, das Telefon und der Computer deutsche Erfindungen sind, die unser heutiges Leben prägen, hat nur das Auto den Status einer heiligen Kuh auf unseren Straßen errungen. Um den motorisierten Götzen jedoch fotografisch angemessen zu huldigen, ist mehr Können und Wissen angebracht als purer Glaube.



FAHRENDE FETISCHE

■ Für domestizierte Jäger und Sammler gehören Autos und Motorräder zu den beliebtesten Spielzeugen und Trophäen. Daher sind vermutlich hauptsächlich Männer den Lustobjekten aus Stahl, Lack und – manchmal – Leder verfallen. Frauen dagegen setzen bei der Wahl ihres individuellen Fortbewegungsmittels eher auf »vernünftige« Lösungen.

Richtig schöne Autos sind heutzutage auf unseren Straßen leider selten zu sehen. Die meisten modernen Fahrzeuge sind völlig gesichts- und charakterlose Blech- und Plastikhaufen, die man eigentlich weder fahren noch gar fotografieren möchte. Aus diesem Grunde habe ich für dieses Buch versucht, möglichst formschöne und interessante Mobile als Motive zu finden. Am ehesten erfüllen Oldtimer meine Ansprüche an die gefällige Kombination von Form und Technik und sind deshalb meine bevorzugten Modelle. Die inneren Werte (Motorkraft, Anzahl der Zylinder und ähnliche Dinge) interessieren mich dabei nur ganz am Rande oder gar nicht.

Links: Viel schöner als Aktien:
eine Corvette C1 Baujahr 1956.

*62 mm :: f/11 :: 1/400 s :: ISO 200
App: Snapseed Tilt-Shift*

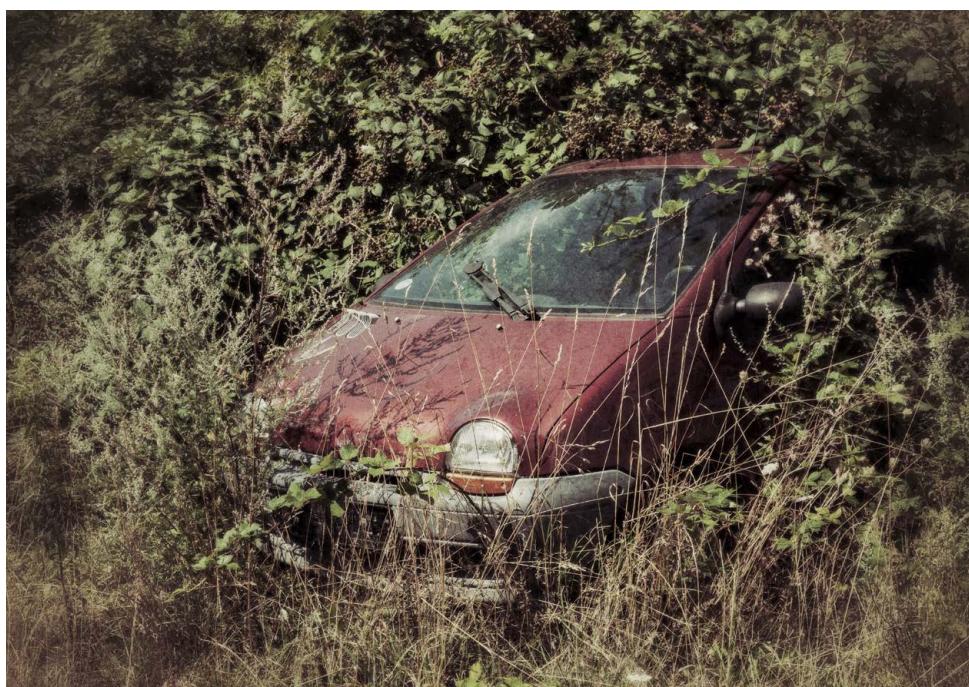
SCHROTT

Schöne Autos und Motorräder sind Fetische für Genussmenschen mit automobilem Lustgewinn. Während langweilige Vernunftkarossen oft schon nach einigen Jahren leidenschaftslos entsorgt auf dem Schrott landen, werden geliebte Automobillegenden gehegt und gepflegt und fahren jahrzehntelang, ohne auf dem Müll zu landen. Ihre Teile werden wiederverwendet, ihre Schönheit wird erhalten.

Noch lange kein Oldtimer und doch schon lange Schrott. Ob das wohl vernünftig ist?

35 mm :: f/11 :: 1/160 s :: ISO 200

Damit haben Oldtimer womöglich eine weitaus bessere Ökobilanz als Elektro-mobile, deren Batterien die Umwelt belasten, und sind zudem nachhaltige Investitionen mit Wertzuwachs.



i

DENGLISCH

Die Bezeichnung »Oldtimer« für alte Fahrzeuge wird nur in Deutschland verwendet. Im englischen Sprachraum, den wir so gern nachhafen, heißen Oldtimer schlicht »classic cars«.

FÜHRERSCHEIN

Dieses Buch bietet keinen Grundkurs Fotografie, sondern wendet sich an ambitionierte Hobbyfotografen, die mit ihrer Kamera schon ganz gut umgehen können und für die auch die digitale Bildbearbeitung kein Buch mit sieben Siegeln mehr ist. Wer noch keinen Führerschein für sein Fotoequipment hat, findet fundierte Lektionen beispielsweise in dem Buch »Digitale Fotografie heute« von Christian Haasz und Ulrich Dorn, erschienen im Franzis Verlag München (ISBN 978-3-645-60364-5).

AUTO-MOTIVE

Dieses Buchs richtet sich an Auto-Enthusiasten, die sich an den frivolen Formen flotter Flitzer laben und die ausladende Kotflügel, schnittige Heckflossen und grazile Kühlerfiguren bewundern. Wir fotografieren schnelle Boliden ungeachtet ihrer Verbrauchswerte. Vierädrige Gesundheitslatschen interessieren uns nicht.



Die Heckflosse eines Cadillac Eldorado.

65 mm :: f/8 :: 1/800 s :: ISO 200

Man muss kein Benzin im Blut haben oder die technischen Daten der Schnellsten und Tollsten auswendig wissen, um eindrucksvolle Bilder beeindruckender Automobile und Motorräder zu erstellen. Man benötigt ein wenig Gespür für Perspektiven und Proportionen, Geduld mit dem Wetter und die kommunikative Fähigkeit, die Besitzer fotogener Fahrzeuge davon zu überzeugen, dass es sich lohnt, diese dem Fotokünstler für eine Fotoproduktion zur Verfügung zu stellen. Damit sie diese Überzeugung auch nach dem Shooting nicht verlieren, sollte der Fotograf seine Kamera und die Nachbearbeitung der digitalen Bilddaten möglichst gut beherrschen. Da hilft nur üben, experimentieren und weiterüben. Und vielleicht dieses Buch.

Geballte Frauenpower auf
motorisiertem Kraftpaket.

66 mm :: f/9 :: 1/640 s ::
ISO 200



DIE WERKZEUG-KISTE

Wer sich für Autos und Technik begeistert, legt wahrscheinlich auch großen Wert auf eine ausgereifte fotografische Ausstattung. Die Frage, welches Equipment man wählen sollte, hängt allerdings sehr stark davon ab, welche Art von Fotos man produzieren möchte. Erträumt man Bilder von statischer Schönheit oder Werke mit dynamischer Wucht? Die Autofotografie erfordert in vielen Fällen kreative Lösungen schon bei der Beschaffung oder Erfindung geeigneter Werkzeuge für den Fotokünstler.





2



Ein Buick Roadmaster Baujahr 1955, abgelichtet mit einer Vollformatkamera auf einem Festplatz in Franken, per Bildmontage versetzt ins sonnige Südfrankreich.

24 mm :: f/11 :: 1/400 s :: ISO 200 ::
Bildmontage

DIE BILDMASCHINE

■ Geben Fahrzeughersteller die Produktion von Werbefotos in Auftrag, erwarten sie Bildmaterial in höchstmöglicher Auflösung und Qualität. Für Ihre eigenen Aufnahmen zur rein privaten Nutzung reichen dagegen die heutzutage übliche Auflösung und Qualität gängiger Amateurkameras völlig aus. Auch die »kleinsten« digitalen Spiegelreflexkameras neuerer Bauart liefern mittlerweile Bilddaten, die sich ohne Weiteres im Format einer normalen Zeitschriftendoppelseite ausdrucken ließen.

Um Fahrzeuge als Erinnerungsfoto oder als Trophäe für Ihre Bildersammlung gesichteter Fahrzeugtypen einfach abzuknipsen, reicht gewiss jedes moderne Smartphone, jede Kompaktkamera völlig aus. Smartphones sind zudem hilfreich bei der Locationsuche, als optisches Notizbuch (falls Sie kein fotografisches Gedächtnis haben) und zur Beweis sicherung nach einem Unfall. Für die ernsthafte Fahrzeugfotografie ist ein solches Gerät indes unbrauchbar.

Möchten Sie ein bewusst gestaltetes Bild erschaffen, dessen Parameter Sie nach eigenen Vorstellungen und Erfahrungen beeinflussen können,

ist zweifellos eine Kamera vonnöten, die nicht nur Belichtungswerte und -ergebnisse anzeigen, sondern auch deren Manipulation ermöglicht, sei es manuell oder per Automatik. Optimal geeignet für die Fahrzeugfotografie sind digitale Spiegelreflexkameras (engl. DSLR = *Digital Single Lens Reflex*) mit Wechseloptiken oder vergleichsweise gut ausgestattete Systemkameras mit elektronischem Sucher (engl. EVIL = *Electronic Viewfinder Interchangeable Lens Camera*). Der leider noch viel zu seltene elektronische Sucher zeigt das anvisierte Motiv analog zu den eingestellten Belichtungsparametern an und beschleunigt somit die Beurteilung der korrekten Einstellungen ungemein.

Im Sommer 2015 fuhr ich in einer miserabel beschilderten und gesicherten Straßenbaustelle geradeaus, wo ich besser hätte scharf rechts abbiegen sollen, und landete mit meinem Pkw in einem metertiefen Krater. Mein Golf erlitt einen Totalschaden, mein Hund und ich stiegen unverletzt aus dem Wrack. Ich zückte mein iPhone und fotografierte die Unfallstelle aus allen Lagen, einschließlich der mangelhaften Baustellensicherung. Ein Smartphone ist zur Beweissicherung bestens geeignet und stets zur Hand – falls die Hand nach dem Unfall noch dran ist.

Aufnahme mit einem iPhone 4s



WICHTIGE AUSSTATTUNGSMERKMALE

Außer einer guten Belichtungsautomatik und einem schnellen Autofokus, die man beide auch unbedingt abschalten können sollte, muss Ihre Kamera auf jeden Fall ein Stativgewinde besitzen. Dieses ebenso banale wie unerlässliche Detail – das zum Beispiel einem Smartphone völlig abgeht – ermöglicht es Ihnen, die Kamera auf einen Stativkopf und diesen auf ein fest stehendes Dreibeinstativ oder ein bewegliches Gerät zur Kameraführung zu montieren, beispielsweise auf einen Dollywagen, einen Slider-Schlitten oder an ein Rig – was das ist, erfahren Sie noch in diesem Kapitel. Fast unverzichtbar an einer Kamera erscheint mir zudem ein Synchronanschluss für externe Blitzgeräte (oder ein Blitzschuh, auf den man einen Synchronadapter aufsetzen kann) sowie ein Anschluss für einen Draht- oder Fernauslöser. Sehr hilfreich ist ein Klappmonitor, der auch in ausgestellten Kamerapositionen eine korrekte Auswahl des Bildausschnitts und das Anpeilen des richtigen Fokussierpunkts ermöglicht.



Möchten Sie Fahrzeuge in Bewegung bildlich einfangen, ist ein möglichst schneller und präziser Autofokus sehr hilfreich. Um Serien in rascher Bildfolge zu schießen, muss Ihre Kamera über einen schnellen Prozessor verfügen. Achten Sie unbedingt darauf, für solche Aktionen auch eine möglichst schnelle Speicherkarte einzusetzen. Sollte nur eine der beiden Komponenten während der Aufnahme einer Bildserie zwischendurch erst einmal ein kleines Verschnaufpäuschen benötigen, um die aufgelaufenen Datenmengen zu verarbeiten, ist Ihre schöne Serie dahin.

Das auf die Kamera in halsbrecherischer Schräglage zurasende DDR-Moped, eine Simson AWO 425 T mit Beiwagen, in halsbrecherischer Schräglage ließ sich nur mit einem Zoom und schnellem Autofokus einfangen. Natürlich war auch ein todesmutiger Fahrer unerlässlich!

120 mm :: f/9 :: 1/200 s :: ISO 1000

Ein Klappmonitor erlaubt die Ausrichtung der Kamera und die Kontrolle der Belichtungsergebnisse auch bei Kamerapositionen, für die man sich ansonsten entweder verrenken oder auf den Boden legen müsste.

120 mm :: f/6,3 :: 1/125 s :: ISO 200



ISO KLEIN!

Viele Kamerahersteller werben für ihre Geräte mit hohen ISO-Werten, die die Lichtempfindlichkeit der in der Kamera verbauten Bildsensoren beschreiben. Je höher die Werte, umso empfindlicher reagiert der Sensor selbst in dunklen Umgebungen noch auf jedes umherschwirrende Photon. Die ISO-Werte digitaler Kameras entsprechen den Filmempfindlichkeiten des analogen Zeitalters. Im Gegensatz zu den früher gebräuchlichen Filmen lassen sich die ISO-Werte einer Digitalkamera jedoch innerhalb der vom Hersteller vorgegebenen Grenzen frei einstellen.

In der Fahrzeugfotografie spielen hohe ISO-Werte eigentlich keine Rolle. Eher das Gegenteil ist der Fall: Achten Sie darauf, dass sich an der Kamera Ihrer Wahl ein möglichst kleiner ISO-Wert einstellen lässt! Meistens ist ein Wert von ISO 100 das nutzbare Minimum.

Für einige der in diesem Buch vorgestellten Praktiken benötigen Sie längere Belichtungszeiten als die im Normalfall üblichen. Möchten Sie auch tagsüber längere Belichtungszeiten von einer oder mehreren Sekunden nutzen, müssen Sie weit abblenden, eine möglichst geringe ISO-Zahl einstellen und manchmal trotzdem noch *Neutraldichtefilter* (ND-Filter) vor das Objektiv setzen, sonst funktioniert das nicht!

Eine meiner beiden Standardkombinationen ist eine semiprofessionelle Vollformatkamera, daran ein 24-120-mm-Zoomobjektiv mit einer Lichtstärke von 1:4. Die andere Kamera, mit der dieses Bild gemacht wurde, ist eine kompakte DSLR mit einer Auflösung von 16 Megapixeln und einem 10-24-mm-Weitwinkelzoom. Mit diesen beiden Kameras bin ich für 99% aller möglichen Fotosituationen in der Fahrzeugfotografie gerüstet.

24 mm :: f/11 :: 1/80 s :: ISO 200



SPIELZEUG

Viele semiprofessionelle und professionelle Kameras sind recht schwere Brocken. Sie schinden nicht nur Eindruck, sondern liegen auch besser in der Hand als irgendein mickriges Knipskästchen. Für einige in diesem Buch beschriebene Techniken ist allerdings der Einsatz einer kleinen, leichten Kamera vorzuziehen. Manch kostengünstiges Dollywälzelchen, manche preiswerte Slider-Schiene und manch selbst gebautes Rig sind mit einer aufgeschraubten Vollblut- und Vollformatkamera ziemlich überfordert. Sie müssten also entweder ordentlich Geld in schwere und stabile professionelle Gerätschaften investieren, oder Sie geben sich mit einem kleineren und deutlich billigeren Gesamtpaket zufrieden.

Ich nutze für alle Standfotos eine semiprofessionelle Vollformat-DSLR mit einem hochwertigen und ziemlich schweren Zoom und einem dicken Batteriepack daran. Diese Standardkombination bringt schon ein paar Kilo auf die Waage und kostet um die 3.000 Euro. Für alle Fahraufnahmen einschließlich Verfolgerfahrten (Car-to-Car) setze ich dagegen

Auf meine preisgünstige Slider-Schiene montiere ich meist eine leichte und kompakte DSLR mit einem Kitobjektiv daran. Die Auflösung reicht völlig aus - der Hintergrund wird wunschgemäß sowieso unscharf verwischt.

85 mm :: f/5.6 :: 1/1000 s :: ISO 200





KOMPROMISS ZWISCHEN FUNKTION UND FINANZIERUNG

Da dieses Buch für Amateurfotografen geschrieben ist, die in aller Regel auf die Kosten ihres Hobbys achten müssen, beschreibe ich in den Folgekapiteln einige günstige Lösungsvorschläge für normalerweise wesentlich aufwendigere fotografische Praktiken - Kompromisse zwischen Funktion und Finanzierung. Sollten Sie es sich leisten können, schaffen Sie sich eine in Größe und Gewicht deutlich abgespeckte Zweitkamera an für all jene Anwendungen, für die Ihre »richtige« Kamera samt Objektiv zu groß und zu schwer ist - oder zu wertvoll. Fällt eine nur mittelprächtige, aber auch nur mittelteure Kamera im harten Einsatz herunter und zerschellt, ist das zwar sehr ärgerlich, aber eine viel kleinere Katastrophe, als wenn Sie die Trümmer Ihres digitalen Prachtstücks vom Asphalt sammeln müssten.

eine Kompakt-DSLR ein, meist bestückt mit einem Kitzoom in Kunststoffbauweise. Dieses Gerät ist viel kleiner und leichter und wirkt verglichen mit der großen Kamera eher wie ein Spielzeug, doch ist die Bildauflösung nur unwesentlich, der Preis mit etwa 500 Euro aber merklich geringer. Ist das finanzielle Risiko kleiner, traut man sich mehr und geht die Sache beruhigter an. Spannung und Aufregung sind bei Fahraufnahmen ohnehin garantiert.

Scharfe Linsen

Das wichtigste Kriterium bei der Wahl geeigneter Objektive ist nicht der Preis oder das Gewicht, sondern allein die optische Leistung. Wer an einer leistungsstarken Markenkamera mit allem Pipapo eine günstige Plastiklinse einsetzt, fährt wahrscheinlich auch einen Ferrari mit Tretantrieb. Der krasseste Pixelprotz stemmt nur wenig, wenn vorne drauf ein optischer Kümmerling hockt. Ohnehin schaffen es selbst viele teure Edellinsen nicht, den Detailhunger der besten Vollformatkameras zu stillen. So bleibt die theoretisch mögliche Auflösungsleistung eines hochwertigen Bildsensors oft reine Theorie, weil es für Kameras mit einer Auflösung von 36 Megapixeln und darüber hinaus kaum Objektive gibt, die eine adäquate optische Leistung erbringen.

In der Fahrzeugfotografie legt man in der Regel Wert auf die scharfe Abbildung aller Motivteile vom Vorder- bis zum Hintergrund. Auch bei Aufnahmen mit einer durch Fahrbewegungen (simuliert oder real) in Bewegungsunschärfe aufgelösten Fahrzeugumgebung soll das dargestellte Mobil von vorn bis hinten scharf abgebildet werden. Eingestellt werden dazu meist Blendenwerte ab f/11 und mehr. In optischer Unschärfe aufgelöste Hintergründe, man spricht vom »Bokeh«, sind in der Fahrzeugfotografie nicht gefragt. Somit erübrigt sich ein besonders lichtstarkes Objektiv mit großer Offenblende. Für Blendenwerte von f/4 oder gar f/2.8 gibt es in diesem Bereich der Fotografie normalerweise keinen Bedarf. Statt viel Geld für Lichtriesen auszugeben, achten Sie lieber auf eine durchgängige Schärfe Ihrer Objektive bis in die Bildecken und eine möglichst hohe Verzeichnungsfreiheit.

Fest oder vario?

Ob Sie Festbrennweiten oder Zoomobjektive benutzen, obliegt Ihrem persönlichen Geschmack. Festbrennweiten wird eine höhere Schärfeleistung nachgesagt. Ich bevorzuge jedoch Zoomobjektive, da sie mir ohne Objektivwechsel eine flexible Auswahl des Bildausschnitts ermöglichen. Jeder Objektivwechsel birgt bei einer Digitalkamera das Risiko, dass Staub in das Gehäuse gelangt und sich auf dem Bildsensor niedersetzt. Fotografiert man mit offener Blende, fällt das kaum auf. Wählt man

Staubflecken

Staub auf dem Bildsensor erzeugt meist mehr oder weniger deutlich sichtbare runde Flecken, die umso schärfer und deutlicher sichtbar werden, je weiter man abbленdet. Dieser Staub dringt entweder von außen in die Kamera ein – zum Beispiel beim Objektivwechsel oder durch die Ritzen zwischen den ineinander verdreh- und verschiebbaren Tuben der Objektive – oder er entsteht innerhalb der Kamera selbst, meist durch Abrieb der gegeneinanderreibenden Verschlusslamellen.

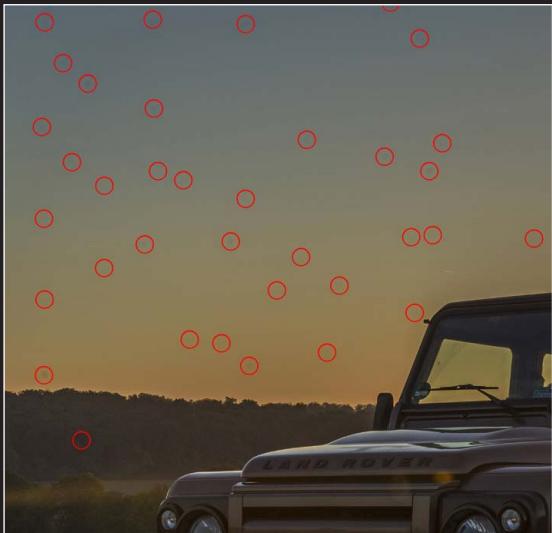
Warum landen Staubpartikel bevorzugt im oberen Bilddrittel?

Das liegt daran, dass die Lichtstrahlen innerhalb der Kamera so auf den Bildsensor treffen, dass auf diesem ein auf dem Kopf stehendes Bild erzeugt wird, genauso wie vor Urzeiten bei einer Camera obscura oder einer Plattenkamera. Auf dem meist senkrecht stehenden Sensor rieselt der Staub nach unten oder wird durch die Vibrationen der kamerainternen Sensorreinigung an anderer Stelle gelöst und folgt dem Zug der Gravitation nach unten. Da »unten« auf dem Sensor aber »oben« auf dem Bild ist, sammelt sich der Dreck eben dort, wo in vielen Bildern eine kaum strukturierte Fläche wie der Himmel die Partikel bestens zur Geltung bringt.

Da kam Freude auf: Alleine in diesem Bildausschnitt musste ich 35 Staubflecken retuschieren!
Dies war ein unterschwelliger Hinweis darauf, dass der Bildsensor wieder gereinigt werden sollte.

Diesen Geländewagen habe ich bei Sonnenaufgang fotografiert. Um einen möglichst vielstrahligen Stern zu erzielen, blendete ich auf f/16 ab. Dies brachte leider nicht nur die Sonne, sondern auch den Staub auf dem Bildsensor erst so richtig zur Geltung.

Dagegen helfen nur regelmäßige Sensorreinigungen mit entsprechendem Werkzeug (oder die Reinigung im Fachhandel), Vorsicht beim Objektivwechsel und der Klonstempel oder der Bereichsreparaturpinsel eines Bildbearbeitungsprogramms wie Photoshop.



45 mm :: f/16 :: 1/125 s :: ISO 200



jedoch – wie in der Fahrzeugfotografie meist unerlässlich – einen Blendenwert von f/11 und höher, produziert jedes Staubkorn auf dem Sensor einen mehr oder weniger scharfen Fleck. Diese Flecken sammeln sich zudem am liebsten dort, wo man sie am besten sieht – meist im oberen Bilddrittel, also dort, wo häufig Himmel auf den Bildern zu sehen ist.

Weit oder lang?

Im Allgemeinen ist man in der Fahrzeugfotografie bestrebt, optische Verzerrungen des Vehikels möglichst zu vermeiden. Dies gelingt am besten mit längeren Brennweiten. Nur hin und wieder ist eine leichte Dynamisierung der Fahrzeugform durch den Einsatz eines Weitwinkelobjektivs »zu« nah am Objekt angebracht, beispielsweise um die schiere Kraft eines Boliden auch optisch zu unterstreichen oder um aus einer langweiligen Karre ein halbwegs attraktives Gefährt zu zaubern.

Aus ein paar Metern Abstand kann man einen Pkw wie dieses Gerippe eines englischen Sportwagens auch mit einem starken Weitwinkelobjektiv weitgehend verzerrungsfrei ablichten. Die hier eingesetzte 14-mm-Linse an einer Kamera, die im APC-Format aufnimmt, entspricht einem 21-mm-Objektiv an einer Vollformatkamera.

14 mm :: f/11 :: 1/125 s :: ISO 200





Geht man zu nahe an das Fahrzeug heran (oder ist, wie in diesem Fall, aus Platzgründen gezwungen, sehr nahe heranzugehen), verzerrt ein starkes Weitwinkel wie das hier eingesetzte 10-mm-Objektiv (= 15 mm Kleinbild) die Form des Fahrzeugs schon fast bis zur Unkenntlichkeit.

10 mm :: f/11 :: 1/160 s :: ISO 200

Nun sind die meisten Fahrzeuge recht groß, viele Locations räumlich beschränkt. Die Tendenz geht daher zwangsläufig eher zum gemäßigt weitwinkligen Brennweitenbereich, besonders dann, wenn auch die Umgebung in die Bildkomposition einbezogen werden soll. Je größer der Bildwinkel des eingesetzten Objektivs ist und je geringer der Abstand zum anvisierten Objekt wird, desto stärker machen sich Verzeichnungen und Verzerrungen bemerkbar. Je länger die gewählte Brennweite sein kann, umso eher wird das Fahrzeug in seiner realen Form abgebildet, umso mehr schwinden die Verzerrungen. Im Bereich der sogenannten Normalbrennweite, also bei einem 50-mm-Objektiv an einer Vollformatkamera, deren Bildsensor etwa die Größe eines Kleinbilddias hat (24 x 36 mm), treten keine Verzeichnungen auf, sofern man das ganze Fahrzeug damit abbilden kann.

Gern genommen werden Objektive mit Brennweiten zwischen 24 und 35 mm – stets bezogen auf das Vollformat, das einem analogen Kleinbildfilm entspricht. Ist der Bildsensor kleiner, beispielsweise ein APC-Sensor mit einem sogenannten Verlängerungsfaktor von 1,5, entspricht dies einer Brennweite von 16 bis etwa 24 mm. Weitwinkelobjektive mit





einer noch kürzeren Brennweite sollte man nur einsetzen, wenn man einige Meter Abstand zum Fahrzeug wahren kann und viel von der Umgebung zeigen möchte.

Teleobjektive mit Brennweiten von 80 mm und mehr kommen in der Fahrzeugfotografie relativ selten zum Einsatz. Man benötigt reichlich Platz, um bei diesem Bildwinkel noch ein ganzes Auto in den Bildrahmen zu bekommen. Meist werden die »langen Tüten« genutzt, um beispielsweise bei Sportveranstaltungen einzelne Fahrzeuge einzufangen oder um in einem Abstand an der Kamera vorbeifahrende Vehikel mitzuziehen. An einigen Locations kann man auch den Effekt der optischen Verdichtung in der Tiefe nutzen, den ein Teleobjektiv ermöglicht – beispielsweise in einer Allee, deren in Reihe stehende Bäume man auf diese Weise in der optischen Achse enger zusammenrückt.

EINE FRAGE DER BRENNWEITE UND LICHTSTÄRKE



Universell ausgerüstet ist der Fahrzeugfotograf mit einem qualitativ guten Zoomobjektiv, das einen Brennweitenbereich von 24 oder 28 mm bis hin zu 70 bis 80 mm abdeckt. Eine Lichtstärke von 1:4 reicht völlig aus.

Auf dieser Brücke war kein Platz für einen Fotografen, der am Leben hängt. So kam ein Telezoom zum Einsatz. Die perspektivische Verdichtung verdichtete auch den Blick auf den wesentlichen Bildinhalt.

160 mm :: f/11 :: 1/80 s :: ISO 200



ROHSTOFFE SICHERN!

Jede halbwerts brauchbare Digitalkamera bietet Ihnen die Möglichkeit, aufgenommene Bilder entweder im JPEG-Format oder als RAW-Datei zu speichern - oder beide Formate gleichzeitig. Fotos im JPEG-Format (auch JPG abgekürzt) sind komprimierte Fassungen der Originaldateien. Je nach ausgewählter Qualitätsstufe werden die Daten des Bilds nicht nur komprimiert, sondern natürlich auch reduziert. Viele wichtige Bildinformationen gehen bei diesem Prozess unwiederbringlich verloren. Ein JPEG ist eine vom kamerainternen Prozessor nach Herstellervorgaben interpretierte und bereits bearbeitete Bilddatei, die oft nur noch einen Bruchteil des ursprünglichen Dateiinhalts wiedergibt. Je nach Qualitäts- und Komprimierungsstufe schrumpft die Datei merklich zusammen und belegt weit weniger Speicherplatz als die Originaldatei.

Die unbearbeitete und nicht komprimierte Originaldatei ist das RAW-Format. Man nennt es auch das »digitale

Negativ«, denn es enthält alle Informationen, die der Bildsensor der Kamera während der Belichtung aufzeichnen konnte, roh, unverfälscht und ungekürzt. Die RAW-Datei ist daher auch deutlich größer als jede JPEG-Datei und beansprucht mehr Speicherplatz. Dies aber sollte der allerletzte Grund sein, die RAW-Datei nicht mitzuspeichern! Speicherkarten sind vermutlich noch das billigste Teil an Ihrer Kamera. Kaufen Sie lieber ein paar Speicherkarten mehr, als auch nur eine einzige RAW-Datei zu löschen!

Am besten speichern Sie jede gemachte Aufnahme stets gleichzeitig in zwei Varianten: als JPEG (in der höchsten Qualitätsstufe) und als RAW. Die JPEG-Datei dient fortan nur noch als Kontrollaufnahme, z.B. zum schnellen Durchscrollen. Selbst wenn Sie derzeit noch keinen RAW-Konverter nutzen, um die Rohdaten Ihrer Kamera zu entwickeln, werden Sie das spätestens nach der Lektüre dieses Buchs bestimmt tun.

Kamerabeine

In der Fahrzeugfotografie gehören hohe Blendenwerte und lange Belichtungszeiten zu den üblichen Parametern. Zu den üblichen Werkzeugen gehören daher selbstverständlich auch ein stabiles Stativ und ein verlässlicher Stativkopf. Mit einem Dreibeinstativ im Einsatz vermeiden Sie unnötiges Verwackeln und können sich ganz auf die Einstellung des gewünschten Bildausschnitts und die korrekte Fokussierung des Motivs konzentrieren. Stativ und Stativkopf sollten problemlos in der Lage sein, Ihre Kamera samt Objektiv sicher in der eingestellten Position zu halten, ohne zu wackeln und ohne plötzlich schlappzumachen. Wer aus Gründen persönlicher Bequemlichkeit oder gar Sparsamkeit an falscher Stelle an diesen Teilen seiner Ausrüstung spart, wird häufig mit unscharfen Aufnahmen bestraft.

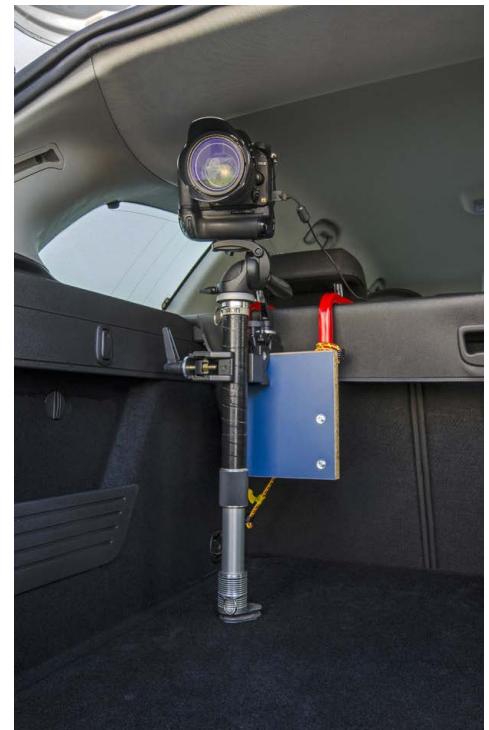
Achten Sie beim Stativkauf darauf, dass man damit die Kamera auch möglichst nahe am Boden montieren kann, und sei es kopfüber. Ein Dreibeinstativ, dessen Beine sich auch über den normalen Anschlag hinaus spreizen lassen, indem man die Arretierung löst, ermöglicht das sichere Aufstellen auch an schwierigen Stellen. Um zum Beispiel aus einem Fenster heraus oder über ein Geländer hinweg ein Fahrzeug unten auf der Straße zu fotografieren, können Sie so ein oder zwei Stativbeine fast im rechten Winkel zur Stativachse abwinkeln und auf der Fensterbank oder dem Handlauf des Geländers ablegen.



Ein flexibles, stabiles Stativ, ein bombensicherer Kugelkopf und diverse Befestigungs-
gurte sorgen dafür, dass selbst diese DSLR mit aufgesetzter Videokamera (zur
Kontrolle der Kameraeinstellung) auch im offenen Laderaum des Fahrzeugs sicher steht
und dazu genutzt werden kann, ein parallel fahrendes zweites Fahrzeug während der
Fahrt mit Fernauslöser zu fotografieren.

Dieses Einbeinstativ ist mit einer selbst gebauten Halterung im offenen Kofferraum
vor Wackeln und Herausfallen gesichert und kann so gefahrlos für Fahraufnahmen
eingesetzt werden.

Für manche Anwendungen genügt ein Einbeinstativ. Damit kann man
beispielsweise eine Kamera mit einem schweren Teleobjektiv daran
stützen und so Verwackler reduzieren, selbst wenn man einen vorbei-
brausenden Flitzer mitzieht. Man kann es aber auch in Verbindung mit
Klemmen, Strapsen und Gurten in einem beengten Kofferraum als
Kameraträger für Fahraufnahmen einsetzen oder mit einer Doppelklemme
und einer selbst gebauten Halterung außen an einem Fahrzeug anbrin-
gen, um ein anderes Fahrzeug in Bewegung zu knipsen.



Ein Stativ mit Röhren aus Kohlefasern ist deutlich teurer als ein gleich großes Stativ aus massivem Metall, aber auch deutlich leichter. Letztlich ist es eine Frage der persönlichen finanziellen und körperlichen Kräfte, für welche Ausführung man sich entscheidet. Bedenken Sie: Ein gutes Stativ begleitet Sie jahrzehntelang. Ein schlechtes Stativ dagegen landet schnell in der hintersten Kellerecke oder bei eBay.

Kopfarbeit

Der Stativkopf stellt eine möglichst stabile und flexible Verbindung zwischen Stativ und Kamera her. Auch an dieser Stelle ist es besser, man nutzt eine eher überdimensionierte Lösung als irgendein instabiles Larifari. Ist der Stativkopf nicht in der Lage, die schwere Kamera zum Beispiel auch in einem fahrenden - und deshalb permanent schwanken- den - Auto bombensicher festzuhalten, ist es nur eine Frage der Zeit, bis sich Ihre teure Kamera während der Verfolgungsfahrt ins Nirvana verabschiedet.



KUGELKOPF ODER DREIWEGENEIGER?

Man unterscheidet zwischen Kugelköpfen und Dreiwegeneigern. Ein Kugelkopf erlaubt ein schnelleres Einstellen, da er nur mit einer einzigen Schraube fixiert und gelöst wird. Die Kugel selbst muss groß dimensioniert und perfekt gelagert sein. Ein Dreiwegeneiger dagegen ist mit drei getrennten Achsen ausgestattet, die einzeln justiert und fixiert werden müssen. Damit lassen sich präzisere Einstellungen realisieren, die allerdings auch mehr Zeit in Anspruch nehmen. Entscheiden Sie nach Gusto.

Dreiwegeneiger mit Schnellkupplung. Die Platte mit dem Stativgewinde wird an die Kamera geschraubt.

Sehr hilfreich sind Stativköpfe mit einer Schnellkupplung zwischen Trageplatte und Kameragehäuse. Diese Schnellkupplungen gibt es in mehreren, nur selten kompatiblen Ausführungen. Die bekanntesten Modelle basieren auf der Arca Swiss-Schnellwechselplatte (für die es auch kompatible Produkte von anderen Herstellern gibt) oder auf dem Schnellwechselplattensystem von Manfrotto. Haben Sie sich für ein System entschieden, rüsten Sie am besten jede Ihrer Kameras mit einer passenden Kupplungsplatte aus, um weder Zeit noch Nerven beim An- und Umschrauben zu verlieren.

NÜTZLICHES ZUBEHÖR

Der versierte Fahrzeugfotograf hat stets einige Ausrüstungsteile parat, die man vielleicht nur selten benötigt, deren Abwesenheit aber besonders schmerzt, falls man sie dann doch einmal einsetzen will – und zu Hause gelassen hat.

Aufheller

Je mehr Licht auf eine Fahrzeugseite fällt, umso dunkler scheint die unbeleuchtete Seite. Ist die von der Sonne unbeleckte Seite die Front oder Heckpartie des Wagens, vermag ein faltbarer weißer Aufheller an der richtigen Stelle die Kontraste soweit zu mildern, dass der Schatten nicht völlig »zuläuft«. Solche textilen Aufheller gibt es in runder oder ovaler Ausführung mit einem biegsamen Rahmen, der schnell aufklappt. Das Zusammenlegen sollte man zu Hause mehrfach üben – am besten mit Hilfe einer entsprechenden Anleitung bei YouTube –, sonst kann es peinlich werden, wenn man das Ding am Aufnahmeort nicht mehr zusammenkriegt.

Einen Aufheller mit festem Rahmen zusammenzubauen und zu demonstrieren, nimmt etwas mehr Zeit in Anspruch; dafür ist sein Rahmen aber stabiler, die Fläche größer, und man kann ihn leichter an einem Stativ befestigen – Sandsack für das Stativ nicht vergessen. Wer einen Wagen mit genügend Stauraum fährt, könnte auch einfach eine große weiße Platte (Dekopappe oder Styropor) mitnehmen.

Aufheller eignen sich hervorragend, um ansonsten schwer erkennbare Fahrzeugdetails wie Kühlerfiguren, Antennen oder Scheibendurchblicke schon bei der Aufnahme optisch vom unruhigen Hintergrund zu trennen, sofern das Fahrzeug für eine Bildmontage fotografiert und der Hintergrund ohnehin ausgetauscht wird. Achten Sie aber darauf, dass sich der Aufheller nicht im Lack spiegelt!



Aufhellblitz

Um die lange Seite eines Pkw zu beleuchten, reicht ein normaler Aufheller kaum aus. An dieser Stelle könnte ein akkubetriebener transportabler Blitz zum Einsatz kommen, der auf ein Stativ montiert und so aufgestellt werden muss, dass er sich möglichst nicht im Lack, in den Scheiben oder in den Chromteilen des Fahrzeugs spiegelt. Ob dieser »entfesselte« Blitz ein relativ kleines Gerät sein kann, das man theoretisch auch auf dem Blitzschuh der Kamera befestigen könnte, was wir aber selbstverständlich nicht tun, oder ob es ein etwas größeres Gerät sein muss, hängt von den Leistungsdaten des Blitzgeräts ab. Synchronisiert werden kann der externe Blitz einfach per Kabel, notfalls mit Verlängerung, oder per Funk.



Links oben: Ein weißer Aufheller mit Rahmen dient als gleichmäßiger Hintergrund für ein Goggomobil, das später freigestellt und in einen anderen Hintergrund montiert werden soll. Der Fahrzeughalter fungierte auch als Aufhellerhalter.

30 mm :: f/11 :: 1/125 s :: ISO 200

Links unten: Mit einem ovalen Faltaufheller wurde der von der Scheune im Hintergrund stammende dunkle Reflex auf dem Wagendach, der in der fertigen Bildmontage stören würde, kaschiert.

30 mm :: f/11 :: 1/100 s :: ISO 200

Ein transportabler Blitz mit Akkupack am Lampenstativ spendet Licht, falls die Sonne versagt.

70 mm :: f/8 :: 1/230 s :: ISO 200

Keinesfalls benutzen würde ich den in den meisten Kameras eingebauten Blitz. Er blitzt einfach nur direkt von der Kamera aus das gesamte Motiv an, spiegelt sich oft darin und ist vermutlich ohnehin zu schwächer, um einen so großen Gegenstand wie ein Auto im Sonnenlicht merklich aufzuhellen.

Sandsäcke

Fahrzeuge fotografiert man meistens im Freien. Dort weht oft Wind, stetig oder stoßweise. Geräte, die an ziemlich leichten Lampenstativen befestigt sind, fallen dadurch häufig um. Aufheller an Stativen bilden regelrechte Segel, die danach lechzen, sich unerlaubt und unkontrolliert in Bewegung zu setzen. Bevor ein Stativ umfällt und das Gerät darauf Schaden nimmt oder direkt auf das Fahrzeug kippt und dieses beschädigt, sichern Sie es lieber mit einem oder zwei Sandsäcken, die man mittels Haken ans Stativ hängt oder über die ausgebreiteten Stativfüße legt. Sandsäcke bekommt man im Fach- und Onlinehandel, kann so etwas aber notfalls auch selbst basteln. Abgepackten Sand bekommen Sie im Aquarienhandel.

Walkie-Talkies

Bei Kolonnenfahrten zu einer Location oder bei Verfolgerfahrten und beim Rangieren an einer Location (Car-to-Car) sind Handfunkgeräte – sogenannte Walkie-Talkies – sehr hilfreich. Diese Funkgeräte kann man auch mittels Headsets betreiben, sodass man die Hände zum Fotografieren und Lenken frei hat. Gegenüber Mobiltelefonen haben Walkie-Talkies den Vorteil, dass man nicht jedes Mal eine Nummer wählen muss, um die Gegenstation zu rufen. Meistens gibt es Walkie-Talkies gleich im ganzen Set komplett mit Ladestation und Headsets zu kaufen.

Ein einsatzbereites Paar Walkie-Talkies sollte immer griffbereit im Gepäck des versierten Fahrzeugfotografen mitgeführt werden.



Manche Oldtimer dröhnen allerdings so laut, dass der Fahrer kaum noch etwas anderes als den Motor hört. In diesem Fall bleibt doch nur die Zeichensprache zur Kommunikation zwischen Fotograf und Fahrer.

Schwarze Tücher

An manchen Locations entdeckt man in Lack und Chrom des Fotoobjekts störende Reflexionen irgendwelcher Dinge in der Umgebung. Nicht immer kann und will man diese erst hinterher in der Bildbearbeitung entfernen. Sofern vor Ort machbar, hängt oder breitet man einfach ein mitgebrachtes schwarzes Tuch (z. B. aus schwarzem Molton) über das störende Objekt, oder man spannt den Stoff zwischen zwei mit Sandsäcken gesicherten Lampenstativen auf und verdeckt so die einspiegelnden Gegenstände. Die schwarze Fläche richtet man am besten mit mehreren Kontrollblicken durch den Kamerasucher aus. Dabei muss man natürlich darauf achten, dass das Tuch samt Aufhängung nicht als solches im Lack oder in den Chromteilen zu erkennen ist, sonst tauscht man nur ein Retuscheproblem gegen ein anderes.

Im Lack dieses wunderschönen Fahrzeugs spiegelten sich allerhand störende Objekte in der Umgebung. Mit einem aufgespannten Tuch wurden diese verdeckt und beseitigt.

56 mm :: f/11 :: 1/80 s :: ISO 200





SPEZIALWERKZEUGE

Für einige in diesem Buch beschriebene Techniken sind spezielle Gerätschaften notwendig, die man teilweise aber auch in anderen fotografischen Sparten und bei der Produktion eigener Videos verwenden kann. Diese optionalen Werkzeuge werden in den jeweiligen Kapiteln näher erläutert. Damit Sie aber schon mal genügend Platz dafür in Ihrer Werkzeugkiste reservieren, seien sie an dieser Stelle kurz erwähnt.

Um bewegungsunscharfe Hintergründe für Bildmontagen zu fotografieren, muss die Kamera möglichst verwacklungsfrei auf einer Ebene bewegt werden. Freihändig ist das kaum zu schaffen. Weitaus besser funktioniert diese Technik, wenn Sie die Kamera auf einem fahrbaren Untersatz montieren, den Sie per Handantrieb ein Stück weit ziehen oder schieben, während der Kameraverschluss geöffnet ist.

Skaterdolly

Ein Dolly ist eine in der Film- und Videobranche gebräuchliche Vorrichtung, um verwacklungsfreie horizontale Kamerafahrten durchzuführen. Dabei werden normalerweise Schienen verlegt, auf denen ein spezieller Wagen ruckelfrei fahren kann. Auf diesen Wagen werden Stativ und Kamera montiert.

Da eine solche Vorrichtung mit ziemlicher Sicherheit Ihre räumlichen und finanziellen Mittel übersteigen würde, lässt sich eine ruckel- und wackelfreie Kamerafahrt auch mit einem kleinen Dollywagen erzielen, der mit drei oder vier Skaterrollen bestückt ist und auf ebenem Boden oder auf einer Tischplatte gezogen oder geschoben wird. Ein Skaterdolly ist für relativ wenig Geld zu kaufen, doch sollte er groß genug für die Kamera sein, die Sie darauf zu fahren gedenken. Ist das Wägelchen zu klein, kippt die Kamera leicht um. Skaterdolls verfügen meist über eine bewegliche Achse, sodass auch Kurvenfahrten möglich sind.

Die recht kleine schwarze Fläche reichte gerade aus, um die Reflexionen in der Fahrzeugtür zu eliminieren. Mehr war in diesem Fall aber auch gar nicht nötig.

140 mm :: f/8 :: 1/60 s :: ISO 200

Ein Skaterdolly auf einer selbst gebastelten Schiene. Für eine Kurvenfahrt setzt man das Wägelchen besser auf eine Holzplatte.



Slider

Eine Slider-Schiene ist ein Filmdolly en miniature. Modelle in verschiedenen Ausführungen und Längen werden meist als »Videoschiene« angeboten, da man sie natürlich auch für kurze Kamerafahrten im Videobereich nutzen kann. Ein Slider für Kamerafahrten mit einer DSLR sollte mindestens einen Meter lang sein, besser länger. Wenn Sie keinen Motor (»Traktor«) an der Schiene ansetzen wollen oder können, der die Kamerabewegung für Sie übernimmt, braucht die Schiene nur so lang zu sein, wie die Spannweite Ihrer Arme es zulässt.

Der Vorteil eines Sliders gegenüber dem Skaterdolly liegt darin, dass der Wagen kaum umkippen kann, weil er das Schienenprofil teilweise umschließt, und dass nichts holpern kann – es sei denn, es gelingt Ihnen, einen Kratzer oder eine Delle in die Lauffläche zu schlagen.

Eine aufgebockte Slider-Schiene erlaubt das Fotografieren von Hintergründen mit Wischeffekt an jeder Location und in jeder Höhe.





Eine einfache und preiswerte Alternative zu einem Rig ist ein solches Roll-Rig, ein Transportwagen, der mittels einer Teleskopstange mit dem in Bewegung zu fotografierenden Fahrzeug verbunden ist. Ein professionelles Rig kann diese Vorrichtung jedoch nicht ersetzen.

Rig

Ein Rig ist ein starrer Ausleger, der direkt an das zu fotografierende Fahrzeug montiert wird. An dem einen Ende ist das Fahrzeug, am anderen Ende die Kamera befestigt. Das Fahrzeug wird nun zwei, drei Meter weit geschoben, gezogen oder gefahren, während der Verschluss der Kamera am entgegengesetzten Ende des Rigs geöffnet bleibt. Das Ergebnis sind jene aus der Werbung und aus Magazinen bekannten Aufnahmen, die wirken, als sei das Fahrzeug mit einem Affenzahn an dem verwischten Hintergrund vorbeigebraust – was aber definitiv nicht der Fall war.

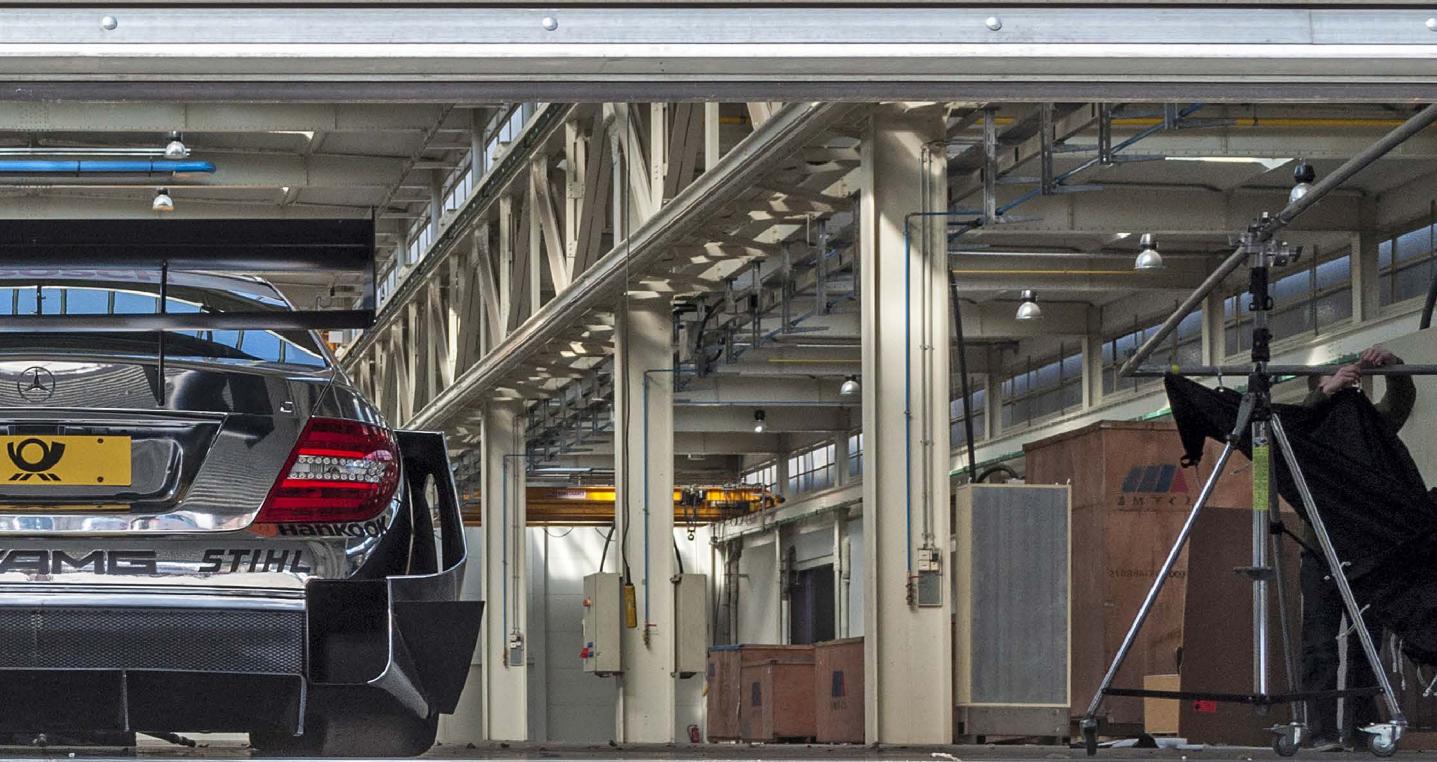
Ein richtiges Rig ist aufwendig und teuer und nur an gesicherten Locations einsetzbar, also auf gesperrten oder nicht befahrenen Straßen und Plätzen. Preisgünstige Alternativen beschreibe ich in Kapitel 7. »Speed-Shootings«.



DIE PRODUKTION

Bevor man es angeht, Fahrzeuge wie die Profis zu fotografieren, sollte man sich erst einmal vergegenwärtigen, wie professionelle Fotografen die technischen Herausforderungen dieses Themas bewältigen. Als langjähriger Locationscout und Fotoproducer in der Werbefotografie habe ich einige Einsichten in die Materie gewonnen, die ich meinen geneigten Lesern in diesem Kapitel kurz umrissen vermitteln möchte.

3





TRANSPORTATION

Ein Reisebus der Daimler-Marke EvoBus fährt über eine Brücke im Alpenvorland. Solche Aufnahmen gelingen nur ganz früh am Morgen, wenn noch kein Verkehr herrscht und die Touristen, die tagsüber diese Brücke besichtigen, noch in den Betten liegen.

© 2014 EvoBus :: R2N-Studios

■ Die Fahrzeugfotografie ist eine der lukrativsten, aber auch meistumkämpften Sparten der Werbefotografie. Große, teure Produkte müssen mit meist großem und teurem Aufwand ins perfekte Licht gesetzt und inszeniert werden. Die Ansprüche der Kunden sind sehr hoch, die Zahl der in dieser Sparte erfolgreichen Fotografen ist eher überschaubar. Natürlich möchte jeder Berufsfotograf etwas von diesem Kuchen abhaben, aber dafür muss man sich ganz schön strecken, etwas wagen und können und nicht zuletzt auch ein bisschen Glück haben.

Leider wird das kreative Potenzial vieler Fotografen in den meisten Fällen nur gefordert, um die in sogenannten Briefings, Moods und Layouts oft sehr exakt definierten Kundenwünsche möglichst genau und gefällig umzusetzen, und das innerhalb eines zuvor abgesprochenen und freigegebenen Zeit- und Kostenrahmens. Tolle Bildideen und ausgefallene Techniken können in der Regel nur auf eigene Kosten und Risiken umgesetzt werden, um ein überzeugendes Portfolio des Fotokünstlers zu

ergänzen. Ohne ein professionelles Portfolio, eine großartige Homepage und hervorragende eigene Fotografien zum Thema »Transportation« hat man kaum eine Chance, als Fotograf für ein solches Shooting auch nur in Erwägung gezogen zu werden. Sollten Sie irgendwelche Zeugnisse oder Diplome besitzen, können Sie sie beruhigt in der Schublade oder im Rahmen an der Wand belassen. Die will keiner sehen.

BUDGETS

Werbefotografien sind oft aufwendig und teuer. Die Kosten eines einzigen Shootingtags in der Fahrzeugfotografie könnten durchaus dafür reichen, ein neues Auto zu kaufen. Fünfstellige Budgets pro Fototag sind völlig normal und keine Seltenheit. Davon muss ein ganzes Team von Spezialisten bezahlt werden: der Fotograf, die Werbeagentur, der Artdirector, die Assistenten des Fotografen – meist sind es zwei oder drei –, der Digital-Assi, der sich nur um die Daten der erstellten Fotos kümmert, der Fahrer des Hero-Cars, die Fotomodelle, die den Fahrer nebst Begleitung oder Familie darstellen, die Visagisten und Stylisten, der Toproducer, der Locationscout, ein oder zwei Runner (= »Mädchen für alles«), der Prepper, der das Hero-Car exzessiv reinigt und betüdelt, und eventuell noch der Rigger, der für den An- und Abbau des Fahrzeug-Rigs und seine Justierung zuständig ist.

Dazu kommen oft noch mehrere Securitymitarbeiter, die dafür sorgen, dass keine fremden Augen und schon gar keine fremden Kameras das oft noch geheime Hero-Car zu sehen bekommen, und die Transporter, die die zu fotografierenden Fahrzeuge in Spezialfahrzeugen liefern, sichern und wieder zum Kunden zurückbringen – oder zum nächsten Shooting.

ERLKÖNIGE

Häufig werden Fahrzeuge fotografiert, die noch nicht im Handel oder auf Messen vorgestellt wurden und daher streng geheim sind – und bleiben müssen. Solche »Erlkönige« dürfen nur an Locations fotografiert werden, die von Personen, die nicht zum Fototeam gehören, möglichst nicht eingesehen werden können, und sie werden zudem streng bewacht. Auch den Mitgliedern des Fototeams ist das private Fotografieren am Set dann verboten. Das Mitführen von Kameras wird nicht gern gesehen, und das Zücken des Smartphones ist nur dann gestattet, wenn die Linsen der eingebauten Kameras abgeklebt und versiegelt sind. Aufgrund dieser Sicherheitsmaßnahmen ist es nur selten möglich, während einer Fotoproduktion auch als Mitglied derselben ein paar Bildchen zu schießen, die einen kleinen Einblick in den Produktionsablauf erlauben. Deshalb war es, trotz vieler betreuter Fahrzeugproduktionen nicht einfach in meinem Archiv für dieses Kapitel ein paar authentische Fotos zu finden. Etliche davon sind folglich auch nur mit dem Smartphone geknipst.



Zu den Honoraren all dieser Teammitglieder kommen noch die Reise- und Hotelkosten für alle, das Catering, die Kosten für Genehmigungen, die Locationgebühren, die nötigen und in den Genehmigungen oft vorgeschriebenen Absperrungen und das Personal, das diese errichtet und wieder abbaut. All diese immensen Kosten werden auch dann fällig, wenn das Wetter am vorbestimmten Fototag so gar nicht mitspielt, am Ende des Tags kein brauchbares Bild im Kasten ist und das Ganze wiederholt werden muss, beispielsweise am nächsten Tag, falls das möglich ist.

Ist das bestellte Foto gelungen und abgespeichert, beginnt die Postproduction mit der Auswahl der Motive, die anschließend in oft tagelanger Arbeit von Spezialisten mit teuren Computern und Programmen aufwendig bearbeitet und retuschiert werden, unter Beteiligung des Fotokünstlers, der natürlich auch dafür ein Honorar erhält.

So teuer eine Fotoproduktion, die mehrere Tage, manchmal sogar Wochen dauern kann, auch sein mag, so gilt sie doch dem Verkauf eines Produkts, das mit Abermillionen-Aufwand entwickelt und hergestellt wurde und das dieses Geld nicht nur wieder einspielen, sondern möglichst vervielfachen soll. Deshalb ist auch eine richtig teure Fotoproduktion nur ein Klacks im Werbeetat eines Herstellers, der die produzierten Bilder ja noch mit weit höheren Kosten in Werbekampagnen, Zeitschriften, Katalogen, Broschüren, auf Postern und im Internet veröffentlichen muss.

Der damals noch streng geheime Maybach S 600 wurde auf einem abgeschlossenen Gelände in Frankfurt fotografiert, mit Argusaugen bewacht von einem Securityteam.

© 2014 Mercedes-Maybach :: Markus Bolsinger







Ein Museum für Flugzeuge bot die passende Location für eine Fotoproduktion für VW-Zubehör.

© 2011 VW :: Rudi Feuser

Natürlich gibt es auch im Bereich Transportation Kunden und Aufträge mit stark limitierten Budgets. Doch auch ein radikal eingeschränkter Kostenrahmen sprengt auf jeden Fall immer noch jede Dimension, die für ein Amateurfotoshooting infrage kommen könnte. Daher grämen Sie sich nicht, wenn Ihre eigenen Bilder niemals so perfekt sein können, wie es viele Werbebilder sind. Und trösten Sie sich mit dem Gedanken, dass auch bei einem unbegrenzten Budget oft genug Bildwerke produziert und veröffentlicht werden, die trotz allen Aufwands entweder sterbenslangweilig oder durch offensichtliche – und unverständliche – Bearbeitungsfehler entwertet sind.

MEIN JOB

Ich bin seit 1989 hauptberuflicher Locationscout und Fotoproducer. Als ich nach meiner Zeit als Assistent bei einem Modefotografen anfing, selbstständig und im Auftrag anderer Fotografen geeignete Locations für Werbe- und Modefotos zu suchen, war ich einer der Ersten, die diese Dienstleistung in Deutschland anboten.

Damals war alles noch ganz anders. Es wurde auf Film fotografiert! Mit Kameras, die nicht gleich ein Bildergebnis zeigten! Wollte man zumindest ungefähr prüfen, ob die eingestellte Belichtung und der Bildausschnitt richtig waren, musste man mit einer speziellen Polaroidkassette oder einer umgerüsteten Kleinbildkamera ein Polaroid schießen und entwickeln. Belichtete Filme wurden geclipt und notfalls im Entwicklungsprozess korrigiert. Trotzdem sah man das Shootingergebnis erst Tage später.

Locationbild aus der Rhön, erstellt für ein geplantes Fahrzeugshooting. Gewünscht war eine Straße mit sehr gutem Belag und weiter Fernsicht in eine deutsche Landschaft. Die Straße sollte zumindest stundenweise gesperrt werden können. Der Mietwagen im Bild diente als »Dummy«.

20 mm :: f/11 :: 1/320 s :: ISO 200





Zu jeder vorgeschlagenen Location liefere ich auf Wunsch eine Aufnahme mit einer App, in die alle relevanten Daten kopiert sind.

App: Panascout

Locationbild aus Frankfurt. Gesucht wurde eine Location für eine Rig-Aufnahme mitten in der Stadt. Die Linkssabbiegespur im Vordergrund hätte eventuell für ein Shooting gesperrt werden können, wenn sich der Kunde für diese Location entschieden hätte - hat er nicht.

32 mm :: f/11 :: 1/320 s :: ISO 200

Dafür nervte auch noch niemand per Mobile Phone, kaum dass ein Auftrag erteilt war, wann denn mit den Ergebnissen zu rechnen sei. Es gab ja noch keine Handys. Ich hatte Jahre später eines der ersten mobilen Telefone, ein irrsinnig großes und teures C-Netz-Telefon. Ich hatte auch die erste auf dem Markt verfügbare Digitalkamera zu einer Zeit, als die meisten meiner Kunden noch nicht einmal einen Computer besaßen und der neuen Technik weder Interesse schenkten noch irgendwelche Chancen zugestanden.

Am eigentlichen Ablauf eines Jobs hat sich dagegen in all den Jahren kaum etwas geändert. Man kalkuliert für einen Fotografen die Locationsuche, die voraussichtlichen Locationgebühren und die Reisekosten. Setzt sich dieser Fotograf gegen seine Mitbewerber durch, erhält man den Auftrag und ein genaues Briefing, also eine mehr oder weniger exakte Beschreibung der Locations, die für diesen Job benötigt werden. Dann flitzt man los, recherchiert und sucht, knipst Locationbilder, prüft, ob ein Shooting an der gefundenen Location machbar sein könnte. Aus





den vorgeschlagenen Locations (die ich manchmal noch direkt vor Ort an den Kunden mailen muss, weil es immer ganz schrecklich pressiert) suchen sich der Fotograf, die Werbeagentur und deren Kunde jene aus, die ihnen am besten gefallen.

Ich versuche, für die ausgewählten Locations die nötigen Genehmigungen zu bekommen, Termine zu vereinbaren, Absperrungen und Umleitungen zu veranlassen, Hilfskräfte wie Fahrer und Runner zu engagieren und dem Fotografen alle Vorbereitungen abzunehmen, die das Locationmanagement betreffen. Während des Shootings sorge ich dafür, dass die Location frei und zugänglich ist, lasse auch mal im Weg stehende Fahrzeuge abschleppen, verköstige die Crew und sorge dafür, dass alles läuft. Nur am Wetter kann ich nichts drehen.

Während ich auf Locationsuche bin, organisieren der Fotograf, seine Repräsentanz oder die beauftragte Produktionsfirma alle übrigen Komponenten eines Shootings, von der Modellauswahl über die Buchung von Stylisten und Visagisten, Reisen und Transportfahrzeugen bis zur benötigten Technik und den gewünschten Requisiten. Natürlich muss auch sichergestellt werden, dass der wichtigste Teil der anstehenden Produktion, das zu fotografierende Fahrzeug (manchmal sind es auch mehrere), pünktlich an der vorgesehenen Location eintrifft, die erhoffte Lackierung hat und nicht irgendwo auf einem Messetermin, beim Zoll oder sonst wo hängen bleibt.

Manchmal bestellt ein Kunde auch Locationbilder mit Kompass, um besser kalkulieren zu können, wann das gewünschte Licht an dieser Stelle herrschen könnte.

DAS SHOOTING

Das Prozedere eines Profishootings ist naturgemäß viel aufwendiger als der Fototermin eines Hobbyfotografen. Das Shooting benötigt nicht nur mehr Personal und Technik. Auch der zeitliche Aufwand ist weitaus höher. Es wird viel diskutiert, geändert und variiert, geputzt und gewartet. Manche Fotografen fahren schon für die Motivbesichtigung mehr Material auf, als ein Amateurfotograf überhaupt jemals besitzen oder gebrauchen könnte. Andere dagegen halten den Ball lieber flach und kommen vielfach mit nur einer Kamera und einem Stativ aus. Der Rest des Equipments ist zwar dabei, bleibt aber so lange im Technikwagen, bis es tatsächlich benötigt wird. So hat jeder Fotograf seine eigene Philosophie und Herangehensweise, seine eigene »Handschrift«.

Frühmorgendliches Rig-Shooting in Zürich. Das abgelichtete Fahrzeug war das Vorgängermodell eines sehr ähnlich aussehenden allradgetriebenen Passats und wurde in der Bildbearbeitung durch das noch geheime Allradmodell ersetzt.

Aufnahme mit dem iPhone 4s





Produktionsfoto einer Fotoproduktion für AMG im Jahr 2011. Fotografiert wurde ein DTM-Rennwagen, vollverchromt!

18 mm :: f/6.3 :: 1/25 s :: ISO 400

Die eingesetzte Kamera hat wahrscheinlich ein anderes Kaliber als eine Amateurkamera – das sogenannte Vollformat reicht meistens nicht aus –, das Stativ ist massiver, jedes belichtete Foto wird oft direkt in den Computer des Digital-Assis überspielt und genauestens kontrolliert. Dann gibt auch der Artdirector seine Meinung dazu kund, diskutiert mit dem Fotografen mögliche Änderungen, die vom Team auf Anweisung umgesetzt werden. Es gibt also auf jeden Fall mehr Diskussionen als bei einem Amateurshooting. Das kann dauern. Zwölf und mehr Stunden für eine einzige Einstellung am Tag sind durchaus möglich.

Natürlich gibt es auch Fotografen, die mehrere verschiedene Motive am Tag hinbekommen (müssen). Dies hängt von den Wünschen des Kunden, der Komplexität der Aufgabe, dem Budget, dem Zeitplan und den äußeren Bedingungen ab. Letztlich aber kochen alle Profifotografen auch nur mit Wasser. Nur dass der eine besser oder aufwendiger kocht als der andere und deshalb mehr und bessere Zutaten ins Wasser schmeißen darf.

RIGGER

Im Sommer 2015 organisierte und managte mein Berliner Kollege Andreas (www.kgb-locationservice.de) eine umfangreiche Fotoproduktion für die Toyota-Marke Lexus. Der Fotograf Anton Watts, ein in Kalifornien lebender Australier mit internationaler Reputation, erlaubte mir in Absprache mit seinem Kunden, ein Rig-Shooting in der Hauptstadt für dieses Buch zu dokumentieren. Umgesetzt werden sollte ein Motiv, in dem ein Lexus RX 450h F SPORT durch eine Straße mit moderner Stadtarchitektur fährt. Dieser SUV (engl. *Sport Utility Vehicle*) war schon vor dem Fototermin Anfang Juli der Öffentlichkeit präsentiert worden und deshalb nicht mehr streng geheim. Sonst hätte ich natürlich keine Making-of-Bilder machen dürfen.

Shootingvorbereitungen auf der gesperrten Fahrspur. Das Rig ist bereits am SUV angebracht. Die Fahrzeuge im Hintergrund gehören alle zum Team.

18 mm :: f/11 :: 1/160 s :: ISO 200

Als Location vorgesehen und abgesperrt war eine Fahrspur der Ebertstraße, zwischen dem Brandenburger Tor und dem Potsdamer Platz gelegen. Diese Sperre durfte nur bis 08.00 Uhr morgens aufrechterhalten werden, weshalb das Shooting bereits um 05.00 Uhr in der Frühe begann. Der Termin war allen Beteiligten nicht unrecht, sollte es doch an diesem Sommertag bis zu 38 Grad heiß werden. Morgens war es gerade noch zum Aushalten.



Die Parkbucht an der Ebertstraße war schon mit den Produktionsfahrzeugen gefüllt, als ich an der Location eintraf. Andreas hatte ein Zelt auf den breiten Bürgersteig gestellt und darin das Frühstück für die Crew ausgebreitet. In einem zweiten Zelt daneben hatte sich der Digital-Assi häuslich eingerichtet.

Das Team war längst damit beschäftigt, das Hero-Car optisch auf Vordermann zu bringen, während der Rig-Operator Holger den Ausleger am Fahrzeugunterboden montierte. Die Tragekonstruktion für das Rig wurde auf der kameraabgewandten Seite festgeschraubt. Ein etwa zwei Meter langer Balken aus Glas (!), in rechten Winkeln zusammenklebt wie ein Aquarium, stellte die transparente Verbindung zu einem Gelenk her, an den der verwindungsfreie Carbon-Arm freischwebend montiert war. Am anderen Ende dieser meterlangen Konstruktion – die man bis auf etwa 15 Meter Länge erweitern kann – hing die Digitalkamera, nur einen halben Meter über dem Boden. Mehrere Teammitglieder waren ständig damit beschäftigt, aufzupassen, dass rücksichtslos durch das Set flitzende Radfahrer nicht mit dem Rig-Arm kollidierten.

Der meterlange Carbon-Arm des Rigs mit der Kamera daran wird nur von einem fast unsichtbaren Glaselement getragen, das am Fahrzeug befestigt ist.
24 mm :: f/11 :: 1/60 s :: ISO 200



Die Kamera mit Kompendium und Digitalrückteil war eine ALPA XY mit einem Objektiv von Rodenstock und einem Phase One Digital Back. Auf dem Weitwinkelobjektiv saß ein Neutraldichtringfilter, damit auch bei Tageslicht eine Belichtungszeit von mehreren Sekunden erzielt werden kann. Noch genauere Angaben zur Konstruktion des Rigs und zur Konfiguration der Kamera fielen unter das Betriebsgeheimnis des Riggers und des Fotografen. ALPA ist ein Schweizer High-End-Hersteller für professionelle Kameras; das Rig ist eine Eigenkonstruktion der deutschen Firma move 'n shoot. Solche Rigs gibt es nicht von der Stange.

Links: Die ALPA XY, am Rig montiert.

85 mm :: f/5,6 :: 1/160 s :: ISO 200

Rechts: Bildkontrolle auf dem Monitor des Digital-Assistenten. Im angezeigten Foto deutlich erkennbar ist der schwarze Rig-Arm am linken Bildrand.

32 mm :: f/5,0 :: 1/30 s :: ISO 200

Kaum waren das Rig montiert und der gewünschte Blickwinkel der Kamera auf dem Heck des SUV justiert, wurden die ersten Testaufnahmen durchgeführt. Holger schob den Lexus langsam und sachte um zwei Meter nach vorn oder nach hinten, Anton drückte den Auslöser, und schwups erschienen die ersten Bilder auf dem Monitor im abgedunkelten Zelt des Digital-Assis. Fotograf, Artdirector, Assistent und der Kunde begutachteten die Ergebnisse, besprachen Details und beschlossen leichte Änderungen. Die übliche Prozedur eines Werbeshootings eben.



Bei gutem Wetter, perfekter Vorbereitung und einem professionellen Team ist ein solches Shooting eine ziemlich unaufgeregte Sache. Auch ein plötzlich in unmittelbarer Nähe zum Set parkender Lkw, dessen Fahrer seelenruhig seine Kisten entlud und im Nachbargebäude ablieferte, konnte den Fotografen nicht aus der Fassung bringen. Vermutlich hatte er seinen Hintergrund schon »im Kasten«, und wenn nur noch Belichtungs- und Bewegungsvarianten des Fahrzeugs abgearbeitet werden, könnte er ja jederzeit auf einen schon vor dem Eintreffen des Störenfrieds fotografierten Hintergrund zurückgreifen.

Zu guter Letzt fotografierte Anton, der Länge nach auf dem Bürgersteig liegend, aus der vorherigen Kamera-position mit der Handkamera den Vordergrund und den (mittlerweile wieder Lkw-freien) Hintergrund ohne das Fahrzeug und das Rig im Bild, um Material für die spätere Bildbearbeitung zu sichern. Im Zuge der Postproduction muss schließlich auch jener Teil des Mittel- und Vordergrunds rekonstruiert und eingefügt werden, der während der eigentlichen Aufnahme vom Rig verdeckt wurde. Anschließend baute Holger das Rig ab, Andreas packte die Reste des Caterings ein, der Car-Prepper verlud den SUV in den Transporter, und pünktlich um 08.00 Uhr konnte die gesperrte Fahrspur wieder für den Hauptstadtverkehr freigegeben werden.

Auf dem Boden liegend, fotografiert Anton Bildkomponenten, die für die spätere Bildbearbeitung benötigt werden.

20 mm :: f/11 :: 1/100 s :: ISO 200





Im final bearbeiteten Werbefoto ist das Rig spurlos verschwunden, ersetzt durch ein separat fotografiertes Stück Hintergrund. Das Bild erweckt den Eindruck von Geschwindigkeit und Dynamik, obwohl der Lexus-SUV nur ein kleines Stück weit über den Asphalt geschoben wurde. So macht man das!

© 2015 Lexus :: Anton Watts

PUZZLE CARS

Seit die digitale die analoge Fotografie weitgehend verdrängt hat, werden die neuen Möglichkeiten der Bildproduktion und Bildbearbeitung immer intensiver genutzt, um in der Werbefotografie Zeit und Geld zu sparen. In der Fahrzeugfotografie ermöglichen realistisch wirkende Bildmontagen die Präsentation hoch geheimer Erlkönige, ohne dass diese die sicheren Werkshallen oder das Fotostudio verlassen müssen. Dazu werden häufig Hintergrundbilder fotografiert, in die von der Perspektive, vom Maßstab und vom Licht her passende Fahrzeugaufnahmen eingefügt werden, um ein homogenes Bildwerk zu erschaffen, dem ein Laie nicht ansieht, dass es wie ein Puzzle aus mehreren Teilen zusammengesetzt wurde.



Hintergrundbild für eine Bildmontage. Wollte man ein solches Bild mit Auto 1:1 umsetzen, wären eine teure Reise, teure Genehmigungen, aufwendige Absperrungen und dazu noch Glück mit Licht und Wetter nötig. Fotografiert man das Auto separat und fügt es erst später ein, genügen ein großes Studio, ein fähiger Fotograf und ein guter Bildbearbeiter.

34 mm :: f/11 :: 1/200 s :: ISO 200

Das klappt nicht immer, was häufig nicht am fehlenden Budget, sondern allein an fehlender Akkuratesse liegt. Gründe für offensichtlich »falsche« und misslungene Bildmontagen können natürlich auch das Unvermögen der Bildbearbeiter, eher noch die Ignoranz der Werbekunden sein, die Gestaltungselemente in der Postproduction einfordern, die gerade hipp sein mögen, in vielen Fotomontagen aber schlichtweg falsch platziert oder schlampig umgesetzt werden.

Legt man Wert auf ein realistisch anmutendes Ergebnis einer Bildmontage, gilt es schon bei der Produktion eines sogenannten Backplates – also eines speziellen Hintergrundfotos für ein Composing –, alle Parameter

LENS FLARES



In den letzten Jahren grässerte in der Werbung der Lens-Flare-Wahn. Lens Flares (= Blendenflecke), eigentlich Abbildungsfehler, die innerhalb der Kamera entstehen, sobald direkt in die Sonne oder eine andere helle Lichtquelle fotografiert wird, können eigentlich nur auf diese Weise entstehen. Man kann sie jedoch auch nachträglich generieren und per Computer einfügen. Beachtet man dabei nicht die Lichtführung im Bild, sieht das Ganze hinterher oft äußerst seltsam aus. Manchen Kunden war dies wohl egal; sie wollten unbedingt irgendwelche Lens Flares im Bild, auch wenn dies physikalisch völlig sinnlos und unmöglich war.

zu beachten, die man auch berücksichtigen würde, wäre das später einzusetzende Fahrzeug schon vorhanden und im Bild (dazu mehr in Kapitel 8. »Montagearbeiten«). In der Werbung werden häufig reine Backplate-Shootings angesetzt, nach bestimmten Motiv- und Lichtvorgaben, aber ohne dass ein Fahrzeugmodell vorhanden sein muss.

Gelegentlich wird einfach ein ähnlich aussehendes und dimensioniertes Fahrzeug als Platzhalter ins Bild gestellt. Dieses so genannte Stand-in-Fahrzeug wird später in der Postproduction durch das separat fotografierte aktuelle Modell ersetzt. Um einen

Eine aufwendige Fotoproduktion auf einer Passstraße wie dieser ist kompliziert, weil man einen Pass kaum für den normalen Verkehr sperren darf. Fotografiert man hingegen nur ein Backplate wie dieses, kann man fast jede Straße als Location nutzen.

24 mm :: f/16 :: 1/200 s :: ISO 200



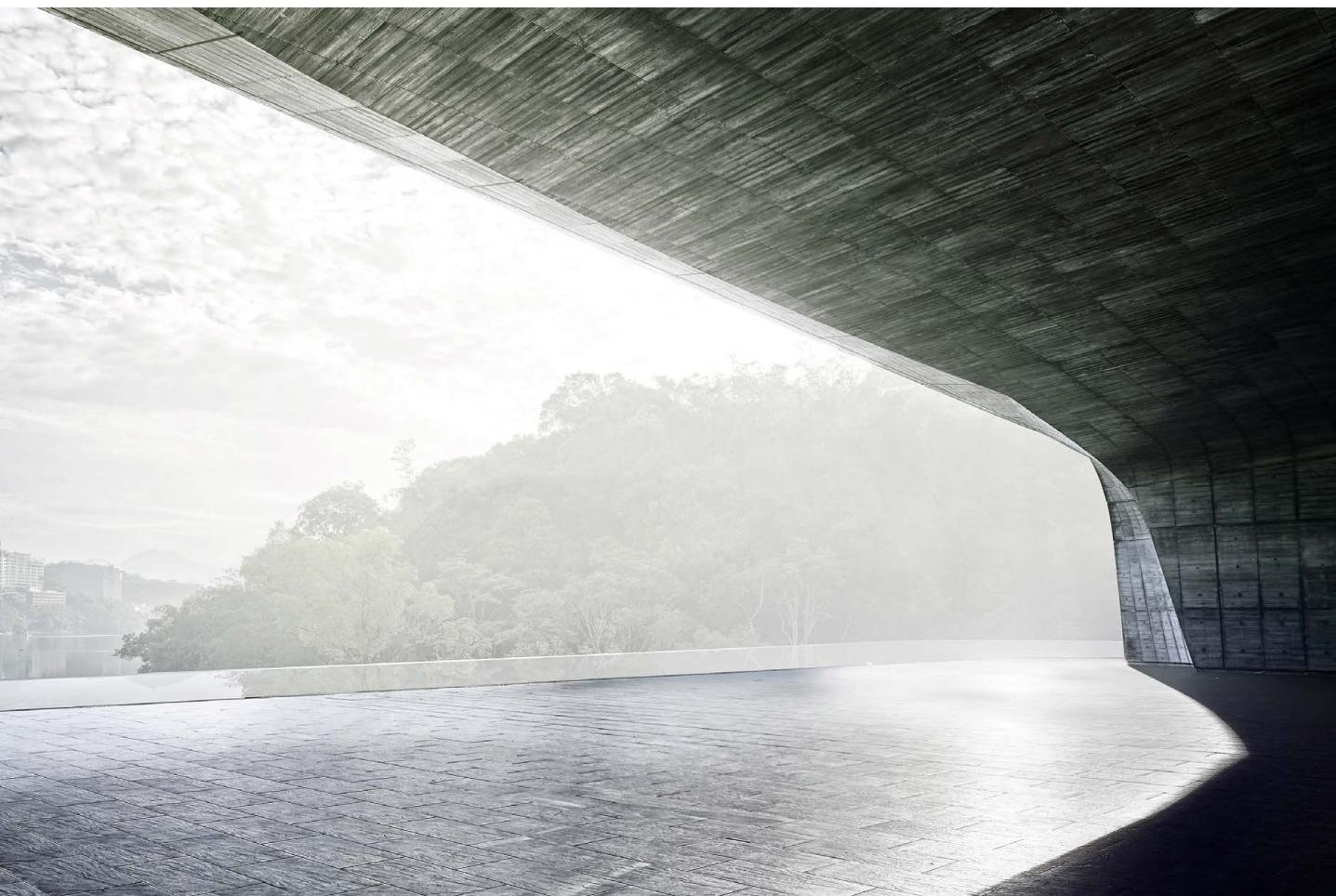
Platzhalter auf einer öffentlichen Straße zu fotografieren, muss man zwar einen ähnlichen Aufwand betreiben wie beim Fotografieren eines Erlkönigs, doch entfällt das Risiko, dabei von Paparazzi beobachtet und »abgeschossen« zu werden, und man spart sich folglich die personalaufwendige Security.

GEISTERFAHRZEUGE

Oft werden heute auch schon Bilder von Fahrzeugen produziert, die es noch gar nicht gibt oder die das Werksgelände des Herstellers noch nicht verlassen dürfen. Dazu setzt man in ein an realer Location fotografiertes Backplate ein computergeneriertes Fahrzeug. Die Lichtführung auf einem nur aus digitalen Daten bestehenden Fahrzeug wird nach dem Vorbild der Natur gerendert. Selbst mögliche Einspiegelungen der (real nicht vorhandenen) Umgebung in Lack und Chrom des Computermodells lassen sich höchst realistisch rendern, sofern an der Location des Backplate-Shootings auch gleich eine sogenannte Sphäre mit fotografiert wird.

In Taiwan fotografiertes Backplate für ein CGI-Rendering.

*35 mm :: f/16 :: 1/8 s :: ISO 50 ::
Phase One :: © 2013 Jan Schmitzek*



Als Locationscout habe ich zwar öfter mal die Aufgabe, geeignete Örtlichkeiten für geplante Backplate-Shootings zu suchen, doch unterscheidet sich in diesem Fall meine Arbeit kaum von der Suche nach Locations für Produktionen mit real existierenden Fahrzeugen. Von dem auf ein Backplate-Shooting folgenden Rendern der Motive mittels CGI-Technik (*Computer Generated Images*) habe ich allerdings nur grobe Vorstellungen und keine eigenen Erfahrungen damit. Um meinen geneigten Lesern wenigstens einen Eindruck zu verschaffen, was da in der Postproduktion geschieht, bat ich den Automotive-Fotograf Jan Schimitzek (www.janschimitzek.com) um nähere Auskünfte.

HÖHERE SPHÄREN

Spezialkamera zur Produktion
von Sphären.

© 2013 Jan Schimitzek

Jan fotografierte in Taiwan an einem See ein beeindruckendes Backplate, in das er zu Hause das Polygonmodell eines Pkw einzufügen gedachte. Unmittelbar nach dem Backplate-Schuss positionierte er an der Stelle, an der später das 3-D-Modell eines Fahrzeugs stehen sollte, eine

um zwei Achsen drehbare Kamera, um eine 360-Grad-Sphäre der Umgebung zu fotografieren. Eine solche Sphäre, auch »Dome« genannt, wird als HDR-Aufnahme aufgenommen, mit einer Auflösung von 100 Megapixeln und einem Kontastumfang von 30 Blendenstufen! Eine Spezialkamera dieser Art ist selbst für ambitionierteste Amateurfotografen unerschwinglich, kostet sie doch im Komplettset derzeit um die 25.000 Euro. Man kann sie im Fachhandel auch ausleihen, doch auch das überschreitet mit etwa 300 Euro pro Tag das Budget der meisten Hobbyfotografen.

Wird eine Sphäre nur an einer Stelle der Location fotografiert, ist dadurch die spätere Position des einzufügenden Fahrzeugs schon weitgehend fixiert. Gewiss kann man auch mehrere Domes an mehreren Stellen im Rahmen des fotografierten Backplates aufnehmen, wenn man die Zeit und das dazu benötigte Wetter hat.





Da es großer Erfahrung bedarf, ein Backplate so einzurichten, dass das Licht und die Perspektive auch dem nach diesen Vorgaben im Hintergrundbild zu rendernden Fahrzeug zugutekommen, positionieren manche Fotografen am geplanten Standort des Polygonmodells ein sogenanntes Stand-in-Car – also ein in Größe und Form dem späteren Hero möglichst ähnliches Auto. Dieses Stand-in-Car dient als Referenz für die Lichtführung, die Perspektive und die Reflexionen, die möglichst perfekt am Computer nachempfunden werden müssen.

Statt eines Stand-in-Cars kann auch ein Referenzwürfel im Backplate mitfotografiert werden, ein klapp- oder steckbarer Rahmen in Würffelform mit einer Kantenlänge von einem Meter. Die Renderingsoftware errechnet aus der Ansicht dieses Würfels die korrekte Perspektive, die auf das Polygonmodell übertragen wird.

Mit einer Spezialkamera erzeugter Dome.

© 2013 Jan Schmitzek

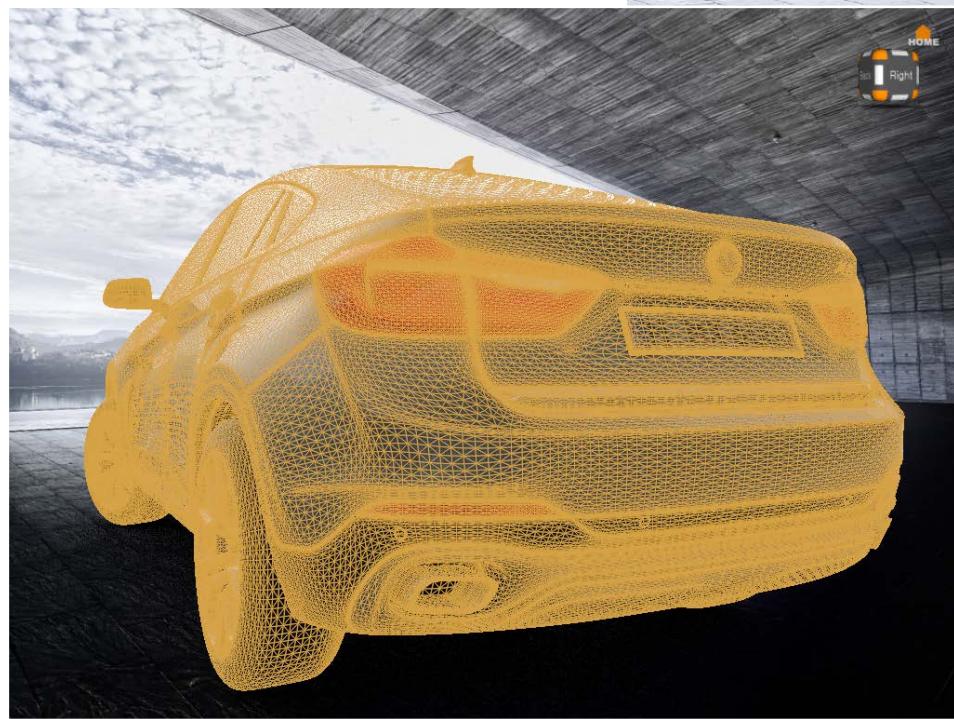


3-D-Modell eines Pkw,
noch ohne Materialzuweisung.

Die Software ist ein weiterer Knackpunkt, der diese Technik für Amateure unzugänglich macht. Ein professionelles Renderprogramm für die Autoindustrie (z. B. Autodesk VRED Professional) kostet um die 15.000 Euro und ist extrem rechenintensiv. Mit einem durchschnittlichen Computer ist diese Leistung kaum zu bewältigen. Oft müssen mehrere Hochleistungsrechner gekoppelt werden, um ein Bild zu rendern und in einer druckbaren Auflösung zu erstellen. Das kann Stunden dauern!

Das 3-D-Modell des Fahrzeugs, das in den Hintergrund eingefügt werden soll, besteht aus unzähligen Vektoren, also durch Linien verbundenen Punkten in dem Modell, aus deren dreidimensionaler Positionierung in einem imaginären Raum sich die äußere und innere Form eines Objekts ergibt, bis ins allerkleinste Detail.

Diese sogenannten Gitter- oder Polygonmodelle sind äußerst umfangreiche Datenpakete. Für die Darstellung eines Fahrzeugs in einem an realer Stätte fotografierten Hintergrund genügt jedoch ein abgespecktes Gittermodell, das die von außen nicht sichtbaren Teile des Fahrzeugs gar nicht mehr enthält. In der Postproduction muss diesem Modell noch für jedes sichtbare Fahrzeugteil das



Das Drahtgittermodell,
dargestellt als Vektorgrafik.

© 2013 Jan Schmitzek





richtige Material zugewiesen werden, damit der Computer weiß, ob dieses Teil lackiert ist (natürlich auch in welcher Farbe), ob es verchromt ist oder aus Gummi besteht. Diese Materialzuweisung am rohen Polygonmodell bestimmt und bedingt das realistische Aussehen des Polygonmodells. Das Renderprogramm berechnet danach nicht nur die Farben, Texturen und Reflexionen, sondern sogar den korrekten Schattenwurf des 3-D-Modells!

Das final gerenderte Bild ist von einer »normalen« Fotografie nicht zu unterscheiden.

© 2013 Jan Schmitzek

DIE MOTIVSUCHE

Fahrzeuge aller Art bieten Motive in Hülle und Fülle. Interessante Vehikel muss man aber erst einmal finden, ihre Besitzer befragen und davon überzeugen, bei einer Fotoproduktion mitzuspielen. Nicht zuletzt benötigt man eine geeignete und fotogene Location, um ein Gefährt in einer adäquaten Umgebung zu inszenieren.

4







GRAUE MÄUSE

■ Millionen Autos stehen und fahren auf unseren Straßen. Leider sind die meisten aktuellen Modelle langweilig und austauschbar. Eine Karre sieht aus wie die andere. Als Fotograf sucht man allerdings eher besondere Motive. Auch unter menschlichen Modellen pickt man sich ja schließlich nach Möglichkeit die schönsten und interessantesten heraus und verschwendet seine Zeit und Kunst nicht an irgendwelche graue Mäuse.

Findet man in der eigenen Garage oder bei Freunden und Bekannten geeignete Motive, kann man sich glücklich schätzen und damit zumindest schon mal in die Materie der Fahrzeugfotografie eintauchen. Schnell wird aber klar, dass es manchmal gar nicht so einfach ist, mit den Haltern Termine abzusprechen, die sowohl dem Fotokünstler als auch dem Betreuer des Modells genehm sind. Zudem muss das Wetter möglichst mitspielen und die vorab erwählte Location verfügbar sein. Gelingt es, all dies unter einen Hut zu bringen, macht vielleicht kurz vorher das Fahrzeug schlapp (Batterie leer, Motor defekt).

Bei diesen im Fotobusiness alltäglichen Schwierigkeiten muss man immer daran denken, dass es schließlich jeder machen würde, wenn es viel einfacher wäre. Aus der Tatsache, dass die Fahrzeugfotografie bisher noch keine Massenbewegung ist, kann man schon schließen, dass man tolle Fotos von schönen Flitzern nicht einfach aus dem Handgelenk schüttelt.

Vielleicht hat man Glück und Nachbarn, die ein schickes Auto oder ein schönes Motorrad besitzen und bereit sind, ihr Gefährt für Aufnahmen zur Verfügung zu stellen. Meine Nachbarin jedenfalls hatte nicht nur die Harley auf diesem Foto, sondern auch einen Mini und einen Defender in der Garage stehen.

38 mm :: f/8 :: 1/160 s :: ISO 400 :: App Snapseed

CAR-CASTINGS

Wer selbst kein geeignetes Fahrzeug als Modell besitzt oder ihm schon überdrüssig ist und auch im Freundeskreis nicht fündig wird, muss suchen und recherchieren. Dazu bietet sich natürlich in erster Linie das Internet an. Sparen kann man sich vermutlich die Nachfrage bei Fahrzeughändlern. Die wollen ihre Autos und Motorräder natürlich verkaufen und nicht riskieren, dass ein Knipser Dellen oder Kratzer an ihrer teuren Ware hinterlässt. Man könnte bei einer Autovermietung den Wagen seiner Träume für einen Tag ausleihen, doch sind besonders schöne oder gar außergewöhnliche Karossen im bezahlbaren Angebotssegment sehr selten. Sportwagen der Oberklasse kann man zwar auch mieten, muss dafür aber mehr Geld hinblättern, als es sich die meisten Fotamateure erlauben könnten.



Man muss auch mal Glück haben und zufällig an einer alten Tankstelle vorbeikommen, an der ein solches Prachtstück, wie der Peugeot 203 C, Baujahr 1955, steht. Dann fragt man am besten gleich den Eigentümer um Erlaubnis, der in diesem Fall sogar bereit war, seinen Oldtimer in die gewünschte Position zu stellen, und drückt auf den Auslöser.

80 mm :: f/11 :: 1/160 s :: ISO 200



HAFTPFLICHT

Bevor Sie von einer Privatperson, einem Klub oder einer Firma ein Fahrzeug ausleihen, um es zu fotografieren, prüfen Sie bitte, ob Sie im Besitz einer Haftpflichtversicherung sind, die im Schadenfall aufkommt. Fragen Sie am besten Ihren Versicherungsvertreter und lassen Sie sich eine schriftliche Deckungszusage geben. Ohne eine gültige Haftpflichtversicherung gehen Sie das Risiko ein, im Falle eines Schadens an Ihrem mobilen Fotomodell selbst zu haften. Es kann immer irgendetwas passieren! Sie haften als Fotograf und Veranstalter einer Fotoproduktion (und sei sie noch so klein und privat) auch dann, wenn beispielsweise der Wind ein Stativ umweht und dieses auf das Auto fällt, das Sie nur geliehen haben! Auch wenn der Eigentümer zu diesem Zeitpunkt in oder an seinem Fahrzeug ist, kann es zu Streitigkeiten darüber kommen, wer den Schaden zu tragen hat.

Mehr versprechen würde ich mir von einer dezenten Nachfrage bei einem der vielen Klubs, die sich meist auf einen Fahrzeugtyp oder eine bestimmte Klasse spezialisiert haben. Ob Porsche-, Manta- oder Käferclub – wenn Sie nett fragen, vielleicht einige gelungene Fahrzeuggbilder herzeigen können und tolle Bilder als Lohn in Aussicht stellen, lassen sich gewiss einige Clubmitglieder davon überzeugen, ihre edelsten Teile zur Verfügung zu stellen. Ganz sicher wird jeder Eigentümer darauf bestehen, seinen Schatz selbst zu steuern. Sie sind also vom guten Willen und dem Terminplan des Fahrzeughalters abhängig.

Es gibt verblüffend viele Sammler, die manchmal ein, manchmal zwei, manchmal auch eine ganze Halle voller toller Fahrzeuge haben. Solche Sammler findet man am besten, indem man Freunde und Bekannte fragt, ob sie jemanden kennen, der vielleicht etwas weiß. Gute Adressen zum Nachforschen sind Werkstätten, die bevorzugt Oldtimer, Sportwagen oder ähnliche Gefährte restaurieren und reparieren. Die Inhaber dieser Werkstätten riskieren natürlich nicht, einen ihrer Kunden zu verprellen,

Hobbyraum eines Oldtimerfans, der neben betagten Autos auch Tanksäulen, Tretautos und allerlei Zubehör sammelt.

10 mm :: f/11 :: 1/3 s :: ISO 200



indem sie ihn mit einem möglicherweise unzuverlässigen oder unbegabten Anfänger verkuppeln. Deshalb liegt es an Ihnen, das nötige Vertrauen in Ihre Person und in Ihr fotografisches Können herzustellen. Erstes ist eine Frage der Chemie, letzteres eine Frage der Übung und vorzeigbarer Bildergebnisse.

TREFFEN

In der Klassikstadt Frankfurt (www.klassikstadt.de) finden in den Sommermonaten regelmäßig Sonntagstreffen statt. Hier findet man viele großartige Automobile, vom restaurierten Oldtimer bis zum exklusiven Rennboliden, und dazu ihre Besitzer, die vielleicht einem Fototermin zustimmen.

28 mm :: f/11 :: 1/500 s :: ISO 200

In ganz Deutschland finden jeden Sommer zahlreiche Veranstaltungen statt, bei denen stolze Fahrzeugbesitzer ihre mobilen Schätze präsentieren. Veranstaltungsorte und -termine findet man im Internet, auf Plakaten und Bannern, die von den Veranstaltern aufgehängt werden. Bei diesen Treffen kann man eine Vielzahl interessanter Motive finden. Meistens ist es dort jedoch so voll, dass sich in den Fahrzeugen ständig Besucher und benachbarte Ausstellungsstücke spiegeln, die sich kaum von Ihnen verscheuchen lassen. Letztlich kann man bei diesen Treffen selten großartige Fotos von kompletten Fahrzeugen machen, sondern nur Details derselben ablichten.



Da sich die Fahrzeugbesitzer meistens direkt an ihren Fahrzeugen aufhalten (oder durch Nachfragen auch im Getümmel leicht zu finden sind), kann man seinen Charme spielen lassen und versuchen, mit dem Eigentümer einen Termin für ein Fotoshooting auszuhandeln, bei dem Sie an einer vereinbarten Location zu einer vereinbarten Zeit eine private Fotosession veranstalten. Da der Fahrzeugführer vermutlich noch anderes zu tun hat, bestimmt er den Zeitrahmen.

Und da er ja auch einen Nutzen in der Aktion sehen muss, versprechen Sie ihm, selbstverständlich die Daten der besten und bearbeiteten Bilder zu schicken, per Mail oder auf einem Datenträger. Glasklar ist, dass Sie dieses Versprechen natürlich auch halten und dass der Fahrzeugbesitzer diese Fotos ernstens kostenlos bekommt und zweitens auch privat nutzen darf, zum Beispiel auf seiner Homepage.



Kühlerfigur eines Oldtimers, fotografiert beim »Sonntagstreß« in der Klassikstadt Frankfurt.

85 mm :: f/7.1 :: 1/640 s :: ISO 200

MASCHINEN

Wer mehr auf zweirädrige Modelle steht, findet sie möglicherweise bei einem Bikertreffen. Die meisten Biker sehen ja nur so lange etwas verwege aus, bis sie den Helm abnehmen. Darunter verborgen sich immer öfter etwas angegraute Damen und Herren, die noch ein wenig den Duft der Freiheit schnuppern wollen, bevor sie den Hauch des Todes im Nacken spüren (okay, ganz so alt sind sie vielleicht noch nicht - alles eine Frage der Perspektive). Also, einfach mal hingehen und nett fragen. Mehr als ein brummiges Nein ist nicht zu befürchten. Es sei denn, Sie sind versehentlich mitten in einer Rockerbande gelandet - dann wünsche ich viel Glück!

Oft werden bei Oldtimer- oder Bikertreffen auch alte Motorräder präsentiert, liebevoll restaurierte Maschinen, die sich vielleicht nicht mehr für Ausfahrten eignen, aber ganz gewiss als großartige Motive taugen.

Eine Harley, Baujahr 1947. Die Maschine fand ich vor der Tür eines Kfz-Betriebs und durfte sie dort auch fotografieren. Aufwendig freigestellt montierte ich das Bike in ein Hintergrundbild, das zwar irgendwo in Nordamerika geknipst sein könnte, tatsächlich aber im Spessart entstanden ist.

30 mm :: f/11 :: 1/250 s :: ISO 200 :: Bildmontage





Custombike der Firma LMC, vor dem Laden fotografiert und in ein altes Betriebswerk »umgesetzt«.

30 mm :: f/11 :: 1/50 s :: ISO 400 :: Bildmontage

Selbst wenn Sie (wie ich) keine Ahnung von den technischen Details dieser Zweiräder haben, können Sie sich als Fotograf wohl kaum dem Zauber ineinander verschlungener und gerippter Metallteile entziehen, die mehr oder weniger aufpoliert Kraft und Abenteuer repräsentieren. Manche findet man bei Sammlern zu Hause, andere bei Ausstellungen, und hin und wieder steht so ein heißer Ofen einfach vor einem Laden in der Sonne.

Biker tendieren weit häufiger zu individuellen Maschinen als Autofahrer. Custombikes sind deshalb häufiger zu finden als Customcars, was möglicherweise daran liegt, dass sich Custumbikes kaum als Familienkutsche oder Dienstwagen eignen und hauptsächlich Spaß machen sollen. Finden Sie eine Werkstatt in Ihrem Aktionskreis, die gewöhnliche Motorräder in mehr oder weniger auffällige technische Kunstwerke veredelt, darf man dort vielleicht auch das eine oder andere Prachtexemplar verewigen oder bekommt Kontakt zu Bikern, die ein solches Zweirad besitzen. Bieten Sie stets an, die von Ihnen gemachten Bildwerke kostenlos an die stolzen Biker weiterzugeben. Für nix machen die auch nix!

TRECKER

Erstaunlich viele Menschen interessieren sich für historische Landmaschinen. Bei manchmal mehrtägigen Treffen sammeln sich auf abgernteten Äckern Hunderte sehens- und fotografierenswerte Traktoren, Allradfahrzeuge und Erntemaschinen, bestaunt von Tausenden von Besuchern. Wer da keine Motive entdeckt, sollte sich ein anderes Hobby suchen. Bei diesen Treffen kann man durchaus auch einzelne Landmaschinen in Gänze fotografieren. Spiegelnder Lack und Chromteile sind an einem Trecker eher selten, weshalb man nicht so sehr mit Einspiegelungen der Besucher oder anderer Fahrzeuge zu kämpfen hat, sondern allenfalls mit deren Schattenwurf oder dem Umstand, dass die Fans gern mal eine ganze Weile um ein Fahrzeug herumstreichen und alles genauestens unter die Lupe nehmen – besonders dann, wenn man gut sichtbar mit der Kamera im Anschlag danebensteht.

Ausstellung historischer Landtechnik auf dem Baiersröderhof in der schönen Wetterau.
Hier versammeln sich jeden August Hunderte Traktoren (wie dieser Ursus) und Erntemaschinen.

24 mm :: f/11 :: 1/640 s :: ISO 200





Auf dem Baiersröderhof findet man nicht nur Landmaschinen in größter Vielfalt, sondern auch Auto- und Motorradklassiker (der eher rustikalen Richtung).

34 mm :: f/11 :: 1/320 s :: ISO 200

Solche Veranstaltungen werden meist von Vereinen organisiert, in denen Sammler und Liebhaber historischer Landmaschinen organisiert sind. Diese Vereine können eventuell weiterhelfen, wenn man mit der Bitte an sie herantritt, Kontakt zu dem einen oder anderen Eigentümer fotogener Trecker zu erhalten.

SCHRAUBER

Werkstätten, die bevorzugt Oldtimer restaurieren und reparieren, können eine reiche Motivquelle werden, wenn der Chef mitspielt. Ich hatte das große Glück, einen ehemaligen Werbefotografen als Werkstattinhaber zu finden, der zwar seit einem Vierteljahrhundert nur noch an Autos bastelt, in der Fotografie aber immer noch mehr sieht als pure Dokumentation. So zeigt der Chef nicht nur guten Willen, sondern echte Begeisterung und weiß auch, dass ein gutes Foto etwas Zeit in Anspruch nehmen kann – was ja für manchen Laien manchmal durchaus eine Überraschung ist. Zudem kommt man leicht in Kontakt zu den Kunden, die zu Hause in der Garage womöglich noch manches Schmuckstück stehen haben.



Eine Oldtimerwerkstatt
ist eine fotografische Fundgrube.

24 mm :: f/16 :: 3 s :: ISO 200 :: App Snapseed

Darf man in einer solchen Werkstatt fotografieren, sollte man sich im Klaren darüber sein, dass man an Gegenständen hantiert, die meist nicht nur einen hohen ideellen, sondern auch einen hohen materiellen Wert haben. In einer engen Werkstatt sollte man stets darauf achten, mit seiner eigenen Ausrüstung weder Kratzer noch Dellen in den edlen Karossen zu hinterlassen. Fragen Sie sicherheitshalber zuvor Ihre Haftpflichtversicherung, ob sie für Schäden aufkommen würde, falls trotz aller Vorsicht doch einmal etwas passiert.

MUSEEN

Gesammelte Werkzeuge und Requisiten
in einer im Central Garage Automuseum
in Bad Homburg rekonstruierten Werkstatt.

24 mm :: f/11 :: 1/50 s :: ISO 200 ::
App GrungeTastic

In Museen darf meistens ohne besondere Genehmigung zu privaten Zwecken fotografiert werden. Manchmal ist allerdings der Einsatz eines Stativs oder eines Blitzgeräts untersagt. Hinweise findet man normalerweise auf der am Eingang aushängenden Preisliste oder bekommt Auskunft an der Kasse. Empfehlenswert ist jedoch, diese Regularien schon vor dem Museumsbesuch auf der Homepage oder durch einen Anruf zu



prüfen. Wenn Sie einmal wie ich 300 km weit zu einer Location gefahren sind (einer Höhle im Harz) und erst am Eingang den Hinweis fanden, dass man drinnen gar nicht fotografieren darf, machen Sie das frühzeitige Nachfragen zur Regel.

Technikmuseen und solche, die sich auf Fahrzeuge spezialisiert haben, gibt es in etlichen Städten Deutschlands. Dort findet man auch einzigartige Vehikel, Raritäten, Unikate, Autos, die Geschichte schrieben. Manchmal stehen sie in Reih und Glied eng nebeneinander, manchmal stehen sie hinter Absperrungen, gelegentlich auch hinter Glas. Häufig findet man Mischlicht vor, eine undefinierbare Suppe diverser Wellenlängen. Mit diesen das Entstehen großartiger fotografischer Kunstwerke nicht gerade begünstigenden Umständen muss man sich arrangieren und versuchen, das Beste daraus zu machen. Dafür sind die Motive umso spannender.

Temporäre Oldtimerausstellung im Central Garage Automuseum (www.central-garage.de).

12 mm :: f/16 :: 0,5 s :: ISO 100



Können Sie bereits gut gelungene Fahrzeugaufnahmen vorweisen, ist natürlich vorstellbar, dass Ihnen die Direktion auf Anfrage kleine Extrawürste zugesteht. Revanchieren Sie sich für solche Gefälligkeiten, indem Sie dem Museum kostenlose Kopien Ihrer Bildwerke zur eigenen Verwendung überlassen. Daraus könnte eine Win-win-Situation für beide Seiten resultieren. Fragen kostet jedenfalls nichts.

LOCATIONS

Um jedes Fahrzeug herum bleibt stets noch genügend Platz im Bild, der möglichst sinn- und stimmungsvoll gefüllt werden muss. Wird das Gefährt also nicht in einer Hohlkehle oder vor einer Wand in einem Studio fotografiert, benötigt man eine Location. Die Location prägt die Bildaussage entscheidend mit. Es macht folglich Sinn, sich schon beizeiten vor einem Shooting über diese Location Gedanken zu machen und auf die Suche nach einem geeigneten Ort zu gehen.

Ich bin seit 1989 hauptberuflicher Locationscout in der Werbefotografie. Ich suche im Auftrag von Fotografen, Filmproduktionen und Werbeagenturen geeignete Örtlichkeiten, die den optischen und technischen Anforderungen meiner Kunden genügen. Zu meinen Aufgaben gehört neben dem Suchen und Finden auch das Einholen der erforderlichen Genehmigungen, das Abklären von Terminen und Gebühren sowie auf Wunsch auch das Locationmanagement während der Produktion. Ich bin nicht nur für Autokunden unterwegs, sondern in allen Sparten der Werbung. Während des Vierteljahrhunderts, in dem ich nun schon aktiv bin, hat sich der Schwerpunkt meiner Auftragsarbeiten allerdings immer weiter in den Bereich »Transportation« verlagert. Man kann also behaupten, dass ich mich dort auskenne.

Auskennen sollte man sich auch in seiner Stadt, in seiner Region, wenn man auf die Suche nach einer möglichen Location geht. Wann immer möglich, sollte die Suche schon eine Weile vor dem geplanten Fototermin stattfinden, denn es braucht immer seine Zeit, bis man abgeklärt hat, wen man eventuell fragen muss und ob derjenige dem Unterfangen zustimmt. In der Werbefotografie kann ich so manchen Locationinhaber mit einer ordentlichen Locationgebühr locken und überzeugen. Kaum ein Hobbyfotograf wird sich eine solche Gebühr allerdings leisten können, rangieren die Kosten doch üblicherweise zwischen ein paar Hundert und ein paar Tausend Euro. So ist man denn auf den guten Willen derjenigen angewiesen, die über eine solche Örtlichkeit verfügen.





KLEINER SPRACHKURS

Die in der Werbefotografie gebräuchliche Fachsprache ist mit Anglizismen durchsetzt. Da ich weiß (und es im Gegensatz zu vielen Werbetexten auch berücksichtige), dass drei Viertel der Deutschen Englisch weder sprechen noch verstehen, möchte ich an dieser Stelle kurz einige Vokabeln erläutern, damit Sie mitreden können.

Als Location bezeichnet man einen Ort, an dem eine Foto- oder Filmproduktion stattfindet. Ursprünglich galt der Ausdruck für Drehorte in der Film- und TV-Branche und wurde in die Sprache der Fotografen übernommen, weil andere Bezeichnungen zu langatmig, zu umständlich und natürlich völlig uncool waren.

Für die Nutzung vieler Locations benötigt man ein Permit, also eine Genehmigung des Locationinhabers oder eines offiziellen Vertreters desselben. Häufig ist - zumindest in der kommerziellen Fotografie - für die Nutzung einer Location und die Erteilung eines Permits eine Locationfee zu zahlen. Diesen Begriff übersetzt man ganz einfach mit Locationgebühr oder Locationmiete.

Die Locationsuche übernimmt in der Regel ein professioneller Locationscout, also jemand wie ich, der im Auftrag eines Fotografen, einer Filmproduktion oder einer Werbeagentur loszieht und nach geeigneten Orten für das anstehende Shooting sucht, also für eine Fotoproduktion. Die Suche basiert auf einem Briefing, einer möglichst präzisen Definition der gesuchten Örtlichkeit und/oder einem Layout oder Scribble, also einem gezeichneten Entwurf für das zu produzierende Foto. Welche der vorgeschlagenen Locations für das Shooting genutzt werden soll, entscheidet sich oft im Rahmen eines PPM, eines *Preproduction Meeting*. Man könnte natürlich auch sagen, in einer Vorbesprechung, aber das würde sich nur halb so wichtig anhören.

In jedem Foto sollte der Platz um das Modell, hier einem Alvis Speed, herum sinn- und stimmungsvoll gefüllt sein. Dazu benötigt man eine passende Location wie diese Allee (Verfolgerfahrt Car-to-Car).

85 mm :: f/14 :: 1/80 s :: ISO 200

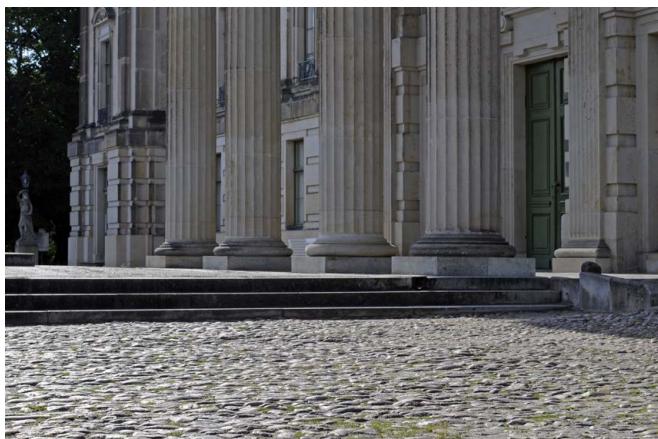
PERMITS

Natürlich benötigt man nicht überall eine Genehmigung von irgendjemandem. Im öffentlichen Raum können Sie fotografieren, wie Sie lustig sind. Wenn Sie sich an die geltenden Verkehrsvorschriften halten, niemanden gefährden oder behindern, dürfen Sie auch öffentliches Gebiet befahren und Fahrendes fotografieren. Beabsichtigen Sie jedoch, ein Fahrzeug in diesen öffentlichen Raum zu stellen oder dort zu bewegen, und zwar an Stellen, an denen von dieser Aktion eine Behinderung oder gar eine Gefahr für Dritte ausgehen könnte, sollten Sie besser im Voraus klären, ob Sie dies dürfen. Im öffentlichen Raum befragt man dazu am besten das zuständige Ordnungsamt oder eine Polizeistation. Im Wald ist der Förster zuständig. Haben Sie keine Genehmigung, müssen Sie damit rechnen, mitten im schönsten Shooting kontrolliert und eventuell des Felds verwiesen zu werden. Geschieht ein Unfall, sind Sie als Verursacher dran.

ACHTUNG, PRIVATGELÄNDE



Soll Ihre Fotoproduktion auf Privatgelände stattfinden, sollten Sie unbedingt vorher den Eigentümer um seine Erlaubnis bitten! Tun Sie dies nicht, begehen Sie möglicherweise Hausfriedensbruch. Kommt der ungefragte Eigentümer erst einmal mit gezückter Mistgabel und hochrotem Kopf auf Sie zugestürmt, sind Ihre Verhandlungsposition und Ihre Erfolgsaussichten eher suboptimal. Als Privatgelände gelten auch alle Areale, die einer Firma oder Organisation gehören. Privat sind zum Beispiel Bahngelände, Flugplätze, Zufahrten zu Hotels und Schlössern, die meisten Parkplätze und natürlich jede Wiese, auf der irgendwo ein verträumtes Schild mit der Aufschrift »Privatgelände« steht.



Toller Ausblick, großer Parkplatz - aber Privatgelände. Eigentümer ist die Parkhausgesellschaft der Stadt Frankfurt. Möchten Sie dort mehr als nur mal kurz die Aussicht knipsen, benötigen Sie eine Genehmigung.

15 mm :: f/14 :: 1/30 s :: ISO 200

Ein großer öffentlicher Platz wie dieser am Schloss Ludwigslust bietet oft auch ruhigere Areale, die sich für eine kleine Fotoproduktion eignen.

55 mm :: f/11 :: 1/125 s :: ISO 200

Packt man seine besten Manieren aus, erläutert verständlich, was man vorhat, mag der eine oder andere Besitzer einer schönen Location der kostenlosen Nutzung des Geländes zu einer abgesprochenen Zeit zu stimmen. Tut er dies nicht, müssen Sie sich leider einen anderen Platz für Ihre künstlerischen Aktivitäten suchen. Pförtner oder Sicherheitsdienste geben Ihnen bestimmt keine Erlaubnis, das von ihnen bewachte Gelände zu nutzen, können Ihnen aber vielleicht sagen, an wen Sie sich wenden müssen.

SCHABLONEN

Bevor man die Kameraausrüstung zusammenpackt und von dannen eilt, um ein Fahrzeug abzulichten, sollte man am besten schon mal darüber nachgedacht haben, wie und wo man dieses Gefährt inszenieren möchte. Man benötigt zumindest eine ungefähre Vorstellung von dem angestrebten Bildergebnis, eine Art Schablone, die man vor das geistige Auge pinnt und durch die man die Welt da draußen mustert. Im Blindflug auf Erleuchtung zu hoffen, klappt nur selten.

In der Werbung geht jeder Locationsuche ein genaues Briefing (werbedeutsch für »Anweisungen«) voraus, meist verbunden mit der Vorlage eines mehr oder weniger genauen Layouts (also Skizzen, wie das angestrebte Bildergebnis aussehen soll) und/oder Moodbildern. Diese Moods stammen entweder aus vorangegangenen Kampagnen des Auftraggebers oder sind schlicht aus dem Internet zusammengemopst.

Sie zeigen, wie die inhaltliche Gewichtung zwischen Produkt und Location gesehen wird – also wie klein oder groß das Auto im späteren Bild zu sehen sein soll –, welche Licht- und Farbstimmung der Fotograf erzielen soll, welchen Look die Gebäude oder die Landschaft in der Umgebung des Produkts haben müssen und in welcher Perspektive das Fahrzeug und die Location fotografiert werden sollen. Diese Vorstellungen muss ich als Locationscout schon bei meiner Suche berücksichtigen.

Verlassen Sie bei der Ideenfindung auch mal die üblichen Pfade. Statt nur in Schablonen zu denken, machen Sie doch Ihr eigenes Ding! Fotografie ist schließlich ein kreatives Hobby.

40 mm :: f/11 :: 1/6 s :: ISO 200



Haben Sie also ein Fahrzeug als Modell zur Verfügung, überlegen Sie sich erst einmal, wie das Foto, das Sie damit realisieren möchten, im Idealfall aussehen könnte. Sammeln Sie gefällige Bildbeispiele aus Zeitschriften, Büchern und aus dem Internet. Sehr hilfreich können die Homepages von Fahrzeugherrstellern und Transportation-Fotografen sein. Tragen Sie die Ergebnisse Ihres Brainstormings zusammen und entwickeln Sie daraus Ihre eigene Bildidee. Die Werber machen es genau so und kein bisschen anders!



SCOUTING

Haben Sie einen vorläufigen Plan erarbeitet, wie und was Sie fotografieren möchten, lassen Sie vor Ihrem inneren Auge mögliche Locations in Ihrer Umgebung (oder jener des Fahrzeughalters) und in Ihrer Reichweite Revue passieren. Wohnen Sie an der

Diese Stelle an der Berliner Eastside-Gallery könnte durchaus als Location für eine Fahrzeugfotografie geeignet sein. Parkstreifen und Radweg am rechten Straßenrand böten Platz, um ein Auto und eine Kamera aufzustellen, ohne den Verkehr zu behindern. Die bemalte Grenzmauer und das im ehemaligen Todesstreifen errichtete Wohngebäude bilden einen interessant kontrastierenden Hintergrund. Man müsste nur ebenso früh an diesem Platz fotografieren wie zu jener unchristlichen Zeit, zu der dieses Locationbild entstand, um nicht in einem Meer von Touristen unterzugehen.

60 mm :: f/16 :: 1/320 s :: ISO 200

In dieses Locationbild habe ich meinen Mietwagen als Platzhalter und Größenvergleich gestellt. Im Lack spiegeln sich störende Farbflächen aus der Umgebung (hier durch Pfeile markiert).

30 mm :: f/11 :: 1/40 s :: ISO 200

Der Gegenschuss offenbart, woher diese Farbflächen stammen. So weiß der Fotograf, dass er ein schwarzes Tuch o. Ä. mitbringen sollte, um das Verkehrsschild abzudecken. Anhand dieses Bilds kann er gleichzeitig den an der Location vorhandenen Platz, den möglichen Kamerastandort und den Lichteinfall abschätzen.

18 mm :: f/11 :: 1/80 s :: ISO 200





SMART APPS

Ihr Smartphone kann wertvolle Dienste bei Ihrer Locationsuche leisten. Sie können damit Locationbilder fotografieren, mit dem integrierten Kompass prüfen, in welche Richtung Sie schauen, und dabei Ihren Standort in einer Navigations-App markieren. Spezielle Apps wie der SunSeeker von ozPDA verraten Ihnen den Sonnenstand zu jeder Zeit an einem ausgewählten Tag oder speichern gleich alle wichtigen Daten (Uhrzeit, Blickrichtung, Koordinaten etc.) im Bild wie etwa die App Panascout von Panavision.

Nordsee und steht das zu fotografierende Fahrzeug in einer Garage in Hamburg, hat es wenig Sinn, sich ein Bild auf einer Passstraße in den Alpen auszudenken, wenn Sie und der Fahrzeugbesitzer sich nicht einen teuren Trip gen Süden leisten können oder wollen. Ein Deich am Wattenmeer kann als Motiv genauso spannend sein, muss aber auch erst einmal gefunden werden.

Wie geht man am besten vor, um eine Location nicht nur zu suchen, sondern möglichst auch zu finden? Hat Ihr Brainstorming einige Bild- und Locationideen hervorgebracht, notieren Sie diese am besten und fahren die potenziellen Örtlichkeiten an, um sie zu besichtigen und (empfehlenswerterweise) auch einige simple Locationfotos zu schießen. Nutzen Sie für die Locationsuche möglichst einen Wochentag und eine Tageszeit, die ungefähr dem Zeitpunkt entspricht, an dem Sie voraussichtlich das Fahrzeug zur Verfügung und Zeit haben, um es zu inszenieren. Schließlich müssen Sie wissen, was an dieser Stelle beispielsweise am Mittwoch so los ist und wann das dortige Licht zu Ihrer Fotoidee passen könnte.

Locationbilder sind keine Kunstwerke, sondern einfache Notizen mit der Kamera. Fotografieren Sie Ihre Locations aus verschiedenen Richtungen. Checken Sie, was sich im Lack des Fahrzeugs spiegeln könnte – Einfallsinkel gleich Ausfallwinkel. Finden Sie Hinweise, wem das Gelände gehören könnte, fotografieren Sie sie am besten gleich mit. Locationbilder können Sie auch mit Ihrem Smartphone knipsen. Dieses sollten Sie ohnehin in Griffweite haben, am besten bestückt mit nützlichen Apps, die Ihnen zusätzliche Informationen zu Ihrer Location liefern können.

WIE, WO, WAS?

Eine zielgerichtete Locationsuche ist die Voraussetzung, um Fahrzeuge in ihrer »natürlichen« Umgebung zu fotografieren. Eine geeignete Location muss genügend Platz bieten, um den beräderten Hero aufzustellen, das meist benötigte Begleitfahrzeug mit der Technik zu parken, die Kamera zu postieren und eventuell noch eigene Lichtquellen wie Blitze oder Aufheller unterzubringen. Das ganze Set muss für eine gewisse Zeit dort stehen können, ohne den übrigen Verkehr oder Passanten zu behindern oder zu gefährden. Noch besser ist es, wenn gar kein übriger Verkehr oder keine Passanten in die Nähe kommen, stehen diese doch gern im Bild oder im Weg herum oder spiegeln sich in der zu fotografierenden Karosse.

Planen Sie Aufnahmen mit tatsächlich fahrenden Fahrzeugen, also Verfolgerfahrten, Vorbeifahrten oder Mitzieher, wird die Locationsuche noch wichtiger und schwieriger, benötigen Sie doch für solche Praktiken deutlich mehr Platz als für ein irgendwo verträumt herumstehendes Moped oder Wägelchen.

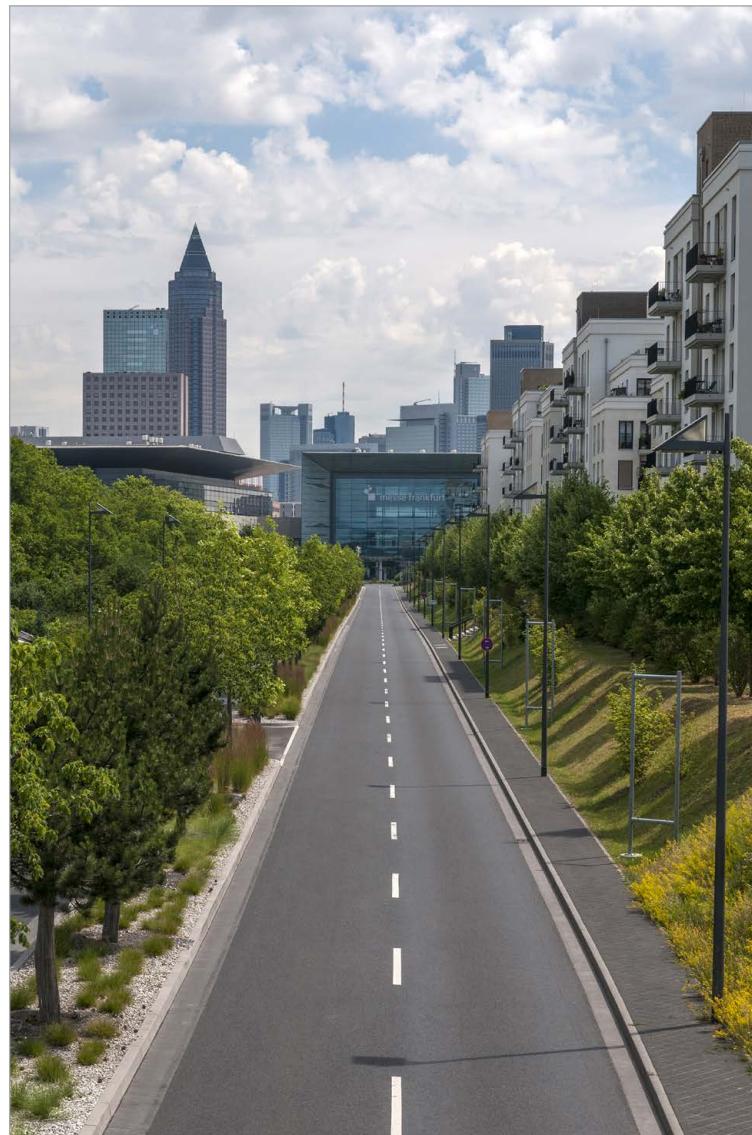
Nur auf sehr abgeschiedenen, ruhigen und auch auf Distanz gut einsehbaren Straßen kann man riskieren, Fotofahrten auch ohne Absperrungen und teure Sicherheitsmaßnahmen durchzuführen. Am besten geschieht dies noch zu Zeiten, an denen ohnehin kaum jemand diese Locations frequentiert. Sie als Fotograf sind verantwortlich für alle Gefahren und Schäden, die von Ihrer Fotoaktion ausgehen! Demzufolge sollten Sie viel Sorgfalt und Umsicht in die Locationauswahl und Vorbereitung Ihrer Produktion investieren.

In der Werbung platziert man neue Autos gern vor moderner Architektur. Nach deutschem Urheberrecht darf man moderne Gebäude frei fotografieren, solange man dies ohne Hilfsmittel von öffentlichem Gelände aus tut - es gilt die sogenannte Panoramafreiheit. Schwierig wird es, wenn Sie planen, ein Fahrzeug nahe an ein modernes Gebäude zu stellen, um es dort fein abzulichten. Es ist relativ wahrscheinlich, dass Sie dazu in vielen Fällen den öffentlichen Raum verlassen und sich auf Privatgelände tummeln müssen. Im Zweifelsfall kommt gleich der Pförtner oder die Security angerannt und jagt Sie zum Teufel. Diskussionen darüber, ob dies nun schon auf Privatgelände geschieht oder nicht, sind dann unfruchtbare. Vor Privathäusern tobt vielleicht nur der Hausherr, das Ergebnis wird aber letztlich das Gleiche sein: Eine Fotoproduktion kann dort nicht stattfinden, es sei denn, Sie haben sich vorher mit dem Eigentümer abgesprochen und geeinigt.

Versuchen Sie also lieber, Örtlichkeiten zu finden, an denen Ihnen dieser ganze unerfreuliche Trubel vermutlich erspart bleibt. In freier Landschaft beispielsweise gibt es an manchen Stellen Parkplätze mit toller Aussicht, breitere Waldwege, kaum befahrene Alleen oder Straßenabschnitte,

Diese spektakuläre Zufahrt zum Messegelände in Frankfurt ist außerhalb von Veranstaltungen auf dem riesigen Gelände kaum befahren und bis auf die letzten 100 Meter vor dem Straßenende ein öffentlicher Verkehrsweg. Fotos sind auf dieser Strecke durchaus vorstellbar, allerdings auch eine Frage des richtigen Timings.

44 mm :: f/11 :: 1/400 s :: ISO 200



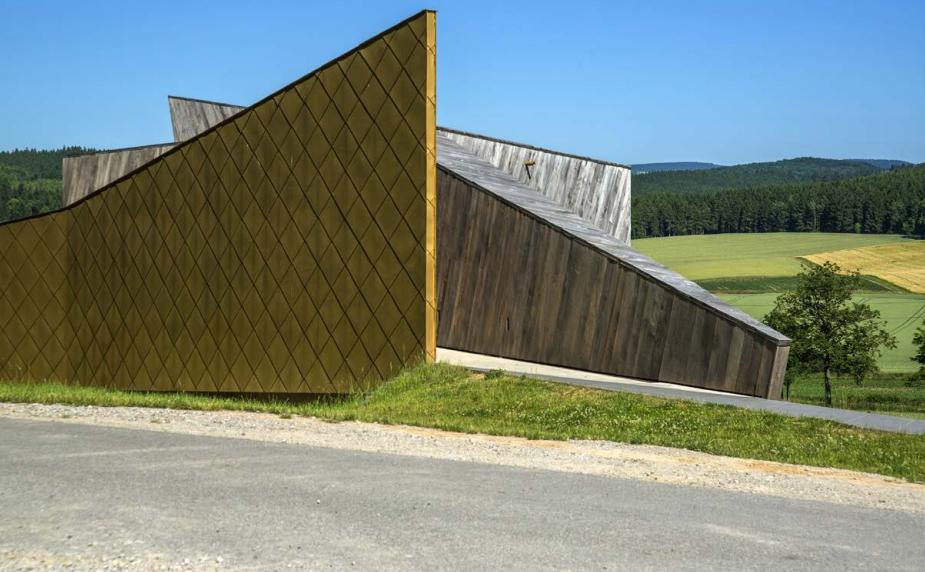
Links oben: Dieser schicke Infopavillon steht irgendwo im Harz in der Landschaft.

Außer an Wochenenden und während der Ferienzeit verschlägt es nur wenige Besucher dorthin. Eigentlich ist dies eine ideale Location für ein Fotoshooting - nur leider ziemlich weit weg von allem.

Links unten: Moderne Architektur bietet den gern genommenen Rahmen für viele Fahrzeugshootings. Ist der Platz davor für den Verkehr gesperrt, bietet sich vielleicht ganz am Rand des öffentlichen Areals noch eine Möglichkeit, zumindest kurzzeitig ein Auto aufzustellen - wie hier am Staatstheater in Darmstadt.

die entweder vom Verkehr abgeschnitten und stillgelegt oder neu erbaut und für den Verkehr noch gar nicht freigegeben wurden. Auch an touristischen Hotspots findet man Parkplätze, die außerhalb der dort üblichen Drangzeiten menschenleer und frei verfügbar sind.

24 mm :: f/11 :: 1/320 s :: ISO 200



62 mm :: f/11 :: 1/400 s :: ISO 200



Suchen Sie nach einer Location mit Bebauung, versuchen Sie Ihr Glück in Industriegebieten und Bürostädten, die am Wochenende oft wie ausgestorben sind. Vor öffentlichen Gebäuden und auf öffentlichen Plätzen kann man gelegentlich geeignete Stellen finden, die zu manchen Zeiten nicht frequentiert werden - die einen sind am Wochenende frei, andere dagegen nur an Wochenenden und in den Ferien voll. Am besten prüfen Sie dies, bevor Sie mit Sack und Pack anrücken und Ihre schöne Location von Menschen- und Automassen geflutet finden.

Auf einem der schönsten Alpenpässe findet man großartige Stellen wie diese. Die Sache hat nur einen Haken: Bei gutem Wetter brettern hier täglich Tausende per Moped oder Auto durch. Nur frühmorgens oder am späten Abend könnte man vielleicht ein Shooting riskieren.

32 mm :: f/20 :: 1/50 s :: ISO 200



5



STANDBILDER

Stehende Fahrzeuge zu fotografieren, kann eine echte Herausforderung sein, erwartet man vom Ergebnis seiner Mühen mehr als ein langweiliges Abbild einer ruhenden Maschine. Das Spiel mit der Perspektive, dem Licht und den Reflexionen erfordert Können und Sorgfalt. Die Wahl der Umgebung, die Kombination von Farben und Formen entscheidet über den Look.





Bewegt sich keinen Millimeter mehr und kommt doch dynamisch rüber: ein rostender Opel GT, eine schlafende Schönheit (Baujahr 1972). Ein Weitwinkelobjektiv verzerrt das brave Wrack zu dem aggressiven Sportwagen, der es mal war.

24 mm :: f/11 :: 1/100 s :: ISO 200

FIXIERTE DYNAMIK

■ Ein im Stand fotografiertes Fahrzeug kann nur durch seine Optik, nicht durch seine technische Leistung überzeugen und begeistern. Da es kaum Ihr Ansinnen als Fotograf sein dürfte, ein ödes Bild von einem toten Gegenstand zu produzieren, sollte es Ihr Bestreben sein, Ihr Modell so ansprechend wie möglich zu inszenieren.

Dieses Ziel kann man beispielsweise durch eine dynamische Perspektive erreichen. Legen Sie sich auf den Boden, nah ans Fahrzeug, mit einem Weitwinkelobjektiv an der Kamera. Oder schauen Sie mit dieser Linse von oben herab auf Ihr Motiv. Dadurch mag das Fahrzeug etwas verzerrt werden, gewinnt aber genau durch diesen Regelbruch an Reiz. Stellen Sie das Auto in eine Umgebung, die hart mit dem Image oder dem Look des Wagens kontrastiert. Warum nicht mal eine teure Limousine in ein verlassenes Fabrikgelände stellen, in einen »Lost Place«? Oder einen

knubbeligen Kleinwagen vor eine noble Villa oder ein Schloss? In der Werbefotografie sind die Motive oft sehr brav und »mainstream«. Sie aber wollen ja nichts verkaufen, sondern einfach tolle Fotos machen. Trauen Sie sich mal etwas!

BASICS

Bevor wir jedoch zu kreativen Höhenflügen ansetzen, beschäftigen wir uns erst einmal mit den Grundlagen, auf die man in der Fahrzeugfotografie baut. Die Basics sollte man beim Einstieg in diesen Zweig der Fotografie schon kennen oder – besser noch – beherrschen. Selbstverständlich sollte man auch schon mit seiner Kamera umgehen können. Wer ein Fahrzeug vor der Linse hat, sollte nicht erst lange in der Gebrauchsanweisung blättern müssen, um den Auslöser zu finden. Welchen Kameratyp oder welches Kameramodell Sie benutzen, spielt allerdings gar keine Rolle, sofern Sie die Ausrüstungstipps in Kapitel 2 berücksichtigen.

Die Stretchlimousine auf dem Heliport ist eine fotografische Fiktion, eine Montage aus drei Bildteilen (Plattform, Limousine, Skyline), die stimmig zusammenpassen, obwohl die Szene eher surreal sein dürfte.

70 mm :: f/11 :: 1/200 s :: ISO 200 :: Bildmontage



Perspektiven

Wenn das zu fotografierende Fahrzeug nur stehend abgelichtet wird, muss sich eben der Fotograf bewegen. Um die meistgenutzte Kamera-perspektive in der Autofotografie einzustellen, müssen Sie tief runter! Bücken Sie sich, gehen Sie in die Hocke oder legen Sie sich auf den Boden. Solange Sie dem Auto nicht unter den Rock gucken – also den Unterboden und den Auspuff sehen –, wirkt auch die müdeste Karosse aus tiefer Position gleich viel spritziger. Ihr Foto unterscheidet sich alleine durch diese Kniebeuge von den belanglosen Bildchen unbedarfter Knipser, die nie im Leben auf die Idee kämen, für eine spannendere Einstellung den Rücken krumm zu machen.

In unebenem Gelände eröffnen sich gelegentlich spannende Untersichten, die den Blick auf das Fahrzeug dynamisieren, ohne zu sehr in die technische Unterwolle zu kriechen. Insbesondere Geländefahrzeuge aller Art wirken im harten Offroad Einsatz kraftvoller und abenteuerlicher als auf den Parkplätzen an Tennisklubs und Nagelstudios, die für viele SUVs der Höhepunkt des Allraddaseins sein dürfen. Fotografieren Sie das Ding in unwegsamem Gelände, an steilen Hängen oder vor schroffen Felsen, wird auch aus einem luschen Tussenpanzer ein harter Offroader!

Schräger Horizont, Kamera in der Froschperspektive: So wird's dynamisch!

Der Profi packt für solche Einstellungen eine Isomatte ein, um bequemer im Dreck zu liegen.

20 mm :: f/14 :: 1/50 s :: ISO 200



Dieses Quad wurde von seinem Besitzer in einer Kiesgrube auf einem Hügel geparkt. Der Besitzer wurde noch vor Ort durch ein Modell ersetzt, dessen im Wind flatternde Haare Bewegung suggerieren, obwohl das Quad sicher steht. Die leichte Untersicht verleiht dem Bild zusätzlichen Reiz.

24 mm :: f/11 :: 1/500 s :: ISO 200



Bietet die Topografie an Ihrer Location die Möglichkeit, einen höheren Kamerastandort als die langweilige Augenhöhe einzunehmen (oder führen Sie eine Stehleiter mit), schauen Sie doch einmal von oben auf Ihr Motiv herab. Auch damit können Sie den Reiz Ihrer Aufnahme erhöhen, während die Ansprüche an die Location sinken, weil man so weniger Umgebung sieht als aus normaler Augenhöhe.

Ansichtssache

Der Winkel, in dem ein Fahrzeug zur Kamera steht (oder umgekehrt), wird in der Werbefotografie manchmal schon vom Auftraggeber vorgegeben. Sie dagegen können frei aus 360 Grad wählen. Der Standardwinkel, in dem ein Auto porträtiert wird, ist eine Dreiviertelansicht der Front oder des Hecks (siehe Infokasten). Dieser Winkel kann leicht variieren, je nachdem, wo der Hersteller oder die Agentur oder der Fotograf den besten optischen Gesamteindruck des Autos, die Schokoladenseite, wahrnimmt.

Ein schickes BMW Cabrio in einer Dreiviertelansicht stehend fotografiert. Der gekippte Horizont vermittelt Dynamik. Die Räder könnte man per Bildbearbeitung in Drehung versetzen, um den Eindruck von Bewegung zu erzeugen.

42 mm :: f/11 :: 1/400 s :: ISO 200





Das Heck dieses Buick Roadmaster Baujahr 1955 wurde als Hingucker erschaffen. Keine Cellulite, keine Falten!

52 mm :: f/11 :: 1/320 s :: ISO 200

Die Heckansicht mancher Fahrzeuge kann mindestens so dynamisch, eindrucksvoll und begehrwert wirken wie die Frontansicht. Als großer Hinternfan ist man oftmals enttäuscht von den belanglosen Kehrs Seiten moderner Vehikel, kann sich aber an den Prachtbacken vieler Oldtimer ergötzen. Insbesondere US-Classics boten damals großartige Heckpartien mit Flossen und allerlei Schnickschnack.

Bei Motorrädern ist das Längsprofil die Standardansicht. Das Profil ist auch bei vielen Autos sehens- und fotografierenswert.

DEFINITION WINKEL

Um zu präzisieren, in welchem Winkel die Längsachse eines Autos zur Kamera gedreht ist oder sein sollte, gibt man in der professionellen Fotografie häufig einen Wert an, der die Drehung entweder in Vierteln oder in Achteln eines Halbkreises (180 Grad) definiert, ausgehend von einer Frontalansicht des Fahrzeugs. Bei einer Dreiviertelansicht wäre also die Längsachse um 45 Grad zur Frontansicht gedreht. Da man aus diesen Angaben jedoch nicht ohne Weiteres erkennen kann, ob der Wagen nach links oder nach rechts gedreht steht, wird der Winkelwunsch ergänzt: Fahrerseite oder Beifahrerseite, Front- oder Heckschuss.

Da diese Winkelangaben keiner Norm unterliegen, kann es zwischen Fotografen und ihren Kunden durchaus zu Missverständnissen darüber kommen, wie der Wagen zur Kamera gedreht stehen soll. Wie gut, dass bei einer professionellen Fotoproduktion normalerweise ein Artdirektor oder gar der Kunde selbst vor Ort weilt, um eventuelle Kommunikationspannen hoffentlich rechtzeitig auszubügeln.



Die Profilansicht birgt allerdings die Gefahr, dass sich auch der Fotograf, seine Kamera, sein Stativ und viele andere Dinge im polierten Lack widerspiegeln, weshalb man dies unbedingt prüfen und korrigieren sollte, bevor man zu Hause stundenlang retuschieren muss.

Für eine Draufsicht – also einen Blickwinkel steil von oben nach unten – benötigt man natürlich einen höheren, aber auch sicheren Standort für Fotograf und Kamera in nächster Nähe zum Automobil. Dies könnte eine mitgeführte Leiter sein, aber auch eine Böschung, ein Balkon oder ein Flachdach. Der Blick von oben herunter garantiert eine ungewöhnliche Aufnahme. Sie sollten allerdings vorher prüfen und sicherstellen, dass die Sonne zum geplanten Zeitpunkt einer solchen Aufnahme nicht in Ihrem Rücken steht, sonst werfen Sie womöglich Ihren eigenen Schatten ins Motiv, und da gehört er nicht hin.

Das Längsprofil vieler Fahrzeuge charakterisiert ihre Eigenschaften. Achten Sie genau darauf, was sich in dem Fahrzeug spiegelt. Notfalls muss das Störende weg oder abgedeckt werden. Nehmen Sie große schwarze Tücher mit. Falls erforderlich, können Sie ein solches auch über Kamera, Stativ und Knipser breiten.

38 mm :: f/11 :: 1/800 s :: ISO 200





Der kleine Fiat 500L ist von vorn bis hinten scharf - so soll es meistens sein.

16 mm :: f/16 :: 1/50 s :: ISO 200

Blende und Fokus

In der Fahrzeugfotografie legt man meistens Wert darauf, das abgebildete Gefährt von vorn bis hinten scharf zu zeichnen. Da ein Auto ein ziemlich großes Objekt mit ausgeprägtem räumlichen Tiefgang ist, müssen Sie in der Regel einen hohen Blendenwert an Ihrer Kamera (bzw. an Ihrem Objektiv) einstellen. Bei allem, was länger ist als ein Smart oder ein Goggomobil, wird erst ab etwa Blende f/10 oder f/11 das ganze Vehikel von vorn bis hinten einigermaßen scharf abgebildet. Bei Blende f/16 sind Sie eigentlich auf der sicheren Seite - außer im Makrobereich. Möchten Sie Modellautos fotografieren, fangen Sie am besten gar nicht erst unter Blende f/16 an.

In der Werbung wird oft auch der Hintergrund in der Tiefe des Bilds noch scharf dargestellt. Ich persönlich lege darauf keinen Wert. Ein sanft in leichte Unschärfe übergehender Hintergrund suggeriert Weite; das scharf davor stehende Fahrzeug wird als hauptsächlicher Motivbestandteil hervorgehoben. Ich fotografiere daher meistens mit Blende f/11. Das reicht im Normalfall für einen Pkw in der Dreiviertelansicht.

SCHÄRFENTIEFE

Mit dem Begriff Schärfentiefe beschreibt man den Entfernungsbereich in einer Fotografie, der aufgrund der genutzten Parameter Blendenöffnung und Brennweite scharf dargestellt wird. Durch eine kleine Blendenöffnung, die mit einer großen Blendenzahl beschrieben wird, z. B. f/16 oder f/22 (geschlossene Blende), und eine kurze Brennweite erreicht man eine hohe Schärfentiefe; durch eine große Blendenöffnung, die einer kleinen Blendenzahl entspricht, z.B. f/2.8 oder f/4 (offene Blende), und eine lange Brennweite erzielt man eine geringe Schärfentiefe. Letzteres kann man nutzen, um beispielsweise ein Bokeh zu erzielen, eine schöne Auflösung des Hintergrunds in der Unschärfe.

ABBLENDEN

Die Blendenzahl definiert das durch Drehen am Blendenring (oder das technische Äquivalent durch Einstellung der Blende an der Kamera) veränderbare Öffnungsverhältnis eines Objektivs, also das Verhältnis der wirksamen Öffnung zur Brennweite der Linse. Nicht nur die Schärfentiefe kann durch Abblenden deutlich gesteigert werden; bei vielen Objektiven verbessert sich beim Abblenden auch die Abbildungsleistung insgesamt.

Man kann die Schärfentiefe genau berechnen. Im Internet findet man dazu mehrere Schärfentieferechner, in die man die Parameter eingibt und ein Ergebnis erhält, ohne die eigenen grauen Zellen martern zu müssen.



Den Fokus legt man normalerweise ins vordere Drittel des Fahrzeugs.

40 mm :: f/11 :: 1/250 s :: ISO 200

Wohin mit dem Fokus?

Stellen Sie auf den der Kamera zugewandten schmaleren Teil des Fahrzeugs scharf (also auf die Front oder auf das Heck), reicht die Schärfentiefe bei Blende f/11 bis f/16 kaum aus, auch das der Kamera abgewandte hintere Ende noch scharf zu zeichnen. Da der Schärfentiefenbereich sich vom Fokuspunkt sowohl nach hinten als auch nach vorn in Richtung Kamera erstreckt, empfiehlt es sich, den Fokus ins vordere Drittel des Fahrzeugs zu legen.

Bei einem in Dreiviertelansicht zur Kamera stehenden Auto wäre das im Normalfall das hintere Ende des vorderen Reifens bzw. Radkastens. Viseien Sie mit dem Messfeld des Autofokus Ihrer Kamera eine Stelle am Fahrzeug an, die einen merklichen Kontrast aufweist – beispielsweise eine Kante. Da ein Autofokus normalerweise feststellbare Kontraste im Messfeld benötigt, um darauf fokussieren zu können, ist eine kontrastfreie Stelle im Lack für diese Prozedur ungeeignet.

Um gewollte Unschärpen zu erzeugen, verwenden Sie am besten eine lange Brennweite und eine weit geöffnete Blende. Der Fokus lag in diesem Fall natürlich auf dem Fahrzeug im Mittelgrund.

170 mm :: f/3.5 :: 1/4000 s :: ISO 200

MIT UNSCHÄRFEN SPIELEN



Wenn Sie die Konventionen gerne einmal brechen und beabsichtigte Unschärpen ins Foto bringen wollen, setzen Sie dazu am besten ein Teleobjektiv ein, das Sie nur geringfügig oder gar nicht abblenden. Aufgrund der geringen Schärfentiefe müssen Sie dann allerdings damit rechnen, dass auch im abgebildeten Fahrzeug Unschärfezonen entstehen. Da ein Auto meistens recht groß und die Brennweite lang ist, funktioniert dies am besten an einer Location mit viel Platz und Tiefe.





Spiegelungen

Spiegelt sich zu viel hässliche Umgebung im schönen Lack, kann man versuchen, sie zu kaschieren. Die neben diesem Cadillac aufgestellte schwarze Fläche reduziert die Reflexionen im hinteren Radkasten und in der hinteren Tür, spiegelt sich aber selbst störend im vorderen Kotflügel. Man kann zwei, drei weitere Aufnahmen machen und dabei die Fläche verschieben; anschließend setzt man den Wagen aus mehreren spiegelungsfreien Teilen wieder zusammen.

24 mm :: f/16 :: 1/250 s :: ISO 200

Je nach Form, Lackierung und Ausführung spiegelt sich die Umgebung in einem Fahrzeug mehr oder weniger stark und deutlich. In Chrom- und Glasteilen, auf Wölbungen und Radkappen ist manchmal auch der Fotokünstler höchstselbst gut zu erkennen. Manche Spiegelungen fallen nicht weiter auf, andere lassen sich problemlos retuschieren, doch großflächige Einspiegelungen kann man am PC nur mühsam wieder entfernen.

Am besten vermeidet man also störende Spiegelungen nach Möglichkeit schon beim Fotografieren. Achten Sie beim Einrichten der Kamera auf die Reflexionen im Fahrzeug. Sind Sie sich nicht sicher, ob Sie selbst irgendwo zu sehen sind, winken Sie mit erhobener Hand. Winkt etwas im unbesetzten Auto zurück, sind das vermutlich Sie selbst. Manchmal kann man diesen Makel schon durch eine geringfügige Positionsänderung beheben, nach links oder rechts, nach vorn oder hinten oder durch einen tieferen oder höheren Kamerastandort. Hin und wieder genügt ein schwarzes Tuch, das man über sein Stativ oder einen sich spiegelnden Gegenstand in der Umgebung drapiert und mit einer Klammer fixiert.



Bei diesem Motiv (einem Zufallsfund in einem Parkhaus) sind die Spiegelungen im Lack der eigentliche Clou der Aufnahme.

32 mm :: f/8 :: 1/30 s :: ISO 200

Man kann versuchen, störende Einspiegelungen durch das Aufstellen einer großen unstrukturierten Fläche zu kaschieren. Eine solche Fläche kann beispielsweise ein steckbarer Rahmen aus dem Baumarkt sein, an den man je nach Notwendigkeit ein schwarzes, weißes, graues oder auch hellblaues Tuch klammert. Je nach Wölbung der spiegelnden Fahrzeugoberfläche müssen Sie damit ziemlich nah an das Vehikel heran, denn oftmals ist es ganz erstaunlich, wie viel Umgebung man tatsächlich schon in einer überschaubaren Fläche erkennen kann.

Vergessen Sie nicht, ein oder zwei Lampenstative als Halterung mitzunehmen und sie möglichst mit Sandsäcken zu beschweren, sonst beschwert sich der Halter Ihres Automodells, sobald ein Windstoß die ganze Konstruktion gegen das teure Fahrzeug schmettert. Eine solche Fläche ist leider auch ein großes Segel, das den Wind fängt.

EINFALLSWINKEL =
AUSFALLSWINKEL



Für alle Einspiegelungen und für die Positionierung einer Fläche zur Vermeidung derselben gilt das gleiche physikalische Grundprinzip: Einfallswinkel = Ausfallswinkel. Diese Erkenntnis kann man sich zunutze machen, indem man sein Fahrzeug ganz bewusst so aufstellt, dass sich in seiner Hülle ausgesuchte Dinge der Umgebung widerspiegeln - beispielsweise die auf- oder untergehende Sonne, eine Wand oder blauer Himmel.



UND SAUBER MUSS ES SEIN!

Damit sich in einem Fahrzeug überhaupt etwas spiegelt, sollte es vor dem Fototermin gründlich gereinigt werden. Am besten trägt man diese Prozedur dem Fahrzeugeigentümer auf. Fährt dieser ein paar Minuten vor dem Shooting durch die nächste Waschstraße, ist das Auto zwar weitgehend schmutzfrei, doch müssen Sie eventuell viel Zeit damit verschwenden, darauf zu warten, dass das Waschwasser aus allen Ritzen gelaufen und getrocknet ist. Die Reinigung sollte also so zeitig erfolgen, dass das Modell noch trocknen kann. Sie sollten trotzdem stets ein, zwei Rollen saugfähiger Papierhandtücher dabei haben, um diesen Prozess zu beschleunigen. Die Papierhandtücher werden Sie ohnehin benötigen, denn

irgendeinen Dreck findet man immer auch an frisch geputzten Karossen noch irgendwo. Schön, wenn Sie ihn noch vor dem Shooting entdecken und beseitigen. Hinterher dauert es jedenfalls länger.

Neben Papierhandtüchern, einem Schwamm, einem Eimer, einer Flasche Wasser, einer Sprühflasche mit Reiniger und eventuell einem Fensterleder sollten Sie einen Straßenbesen im Gepäck haben, um größeren Schmutz an der Location zu beseitigen. Kippen, Laub und sämtlichen anderen Müll, den Sie vor der Aufnahme im Motiv beseitigen, müssen Sie hinterher nicht mühsam herausretuschieren.



PHOTONEN FANGEN

Der Begriff »Photographie« oder »Fotografie« (seit 1901 empfohlene Schreibweise) entstand aus den altgriechischen Vokabeln »photos« (= Licht) und »graphein« (= schreiben oder malen), bedeutet also »malen mit Licht« (Quelle: Wikipedia). Zur wortwörtlichen Umsetzung dieser Übersetzung kommen wir noch im übernächsten Abschnitt dieses Kapitels. Doch bevor wir auf Kunst machen, beschäftigen wir uns erst einmal mit den profanen Grundlagen.

Tageslicht

Das Licht der Sonne, mal mehr, mal weniger gestreut und gefiltert durch die irdische Atmosphäre, ändert sich unter dem Einfluss der Tageszeit, der Temperatur und des Wetters permanent. Der engagierte Fotokünstler hofft gern darauf, dass aus günstigen Konstellationen dieser Parameter ein wirkungsvolles Licht entsteht. Die besten Chancen auf schönes Licht hat man, indem man die einfachste Regel befolgt, die zu guten Fotografien führt: früh aufstehen!

Wer schon bei Sonnenaufgang unterwegs ist, kann nicht nur prächtige Dämmerungs- und Frühlichtsituationen nutzen, sondern auch davon profitieren, dass die meisten Leute um diese Zeit noch in den Federn liegen. Wer noch im Bett liegt, läuft Ihnen nicht durch das Bild, parkt nicht in Ihrer Location und vermasselt Ihnen die schöne Verfolgeraufnahme nicht schon durch bloßes Auftauchen am Horizont. Zumindest in den Sommermonaten sind frühmorgens alle Straßen und Plätze noch weitgehend leer. Der Nachteil des frühen Aufstehens besteht bei der Fahrzeugfotografie hauptsächlich darin, dass auch der Besitzer des Mobilis, das Sie ablichten möchten, so früh schon zur Stelle sein muss.

Früher war es in der professionellen Autofotografie gang und gäbe, schon lange vor Sonnenaufgang an der Location zu sein, das Hero-Car auszuladen, aufzustellen und vorzubereiten, um schon bei Dämmerungsbeginn die ersten Aufnahmen zu machen. Heute geschieht dies nur noch sehr selten. Viele Fotografen nehmen das Licht, wie es kommt, schon alleine deshalb, weil die Finanzcontroller in der Firma, die die Fotos in Auftrag gibt, nicht verstehen, dass man teure Produktionszeit mit dem Warten auf das beste Licht verplempern könnte.

Natürlich können auch Sie bei jedem Licht und bei jedem Wetter Fahrzeuge fotografieren – schließlich knipsen Sie keine Postkarten! Bietet sich aber die Möglichkeit, allein durch zeitiges Aufstehen ein tolles Bild zu machen, sollten Sie sie nutzen. Carpe diem! Haben Sie diese Chance verpasst, warten Sie eben auf den Sonnenuntergang.

NICHT MIT UNS!



Selbst der künstlerisch und technisch unbegabteste Schlemihl kann heutzutage immer und überall mit seinem Smartphone fotografieren – was leider auch geschieht. Zu allem Überfluss werden täglich Milliarden dieser meist extremst belanglosen Bildwerke veröffentlicht. Das Internet quillt über durch die Springflut unsagbar uninteressanter Selfies, Foodporns und Schnappschüsse, die größtenteils eines gemeinsam haben: Der gestalterische und der inhaltliche Wert dieser Bildwerke tendieren gegen null. Wir dagegen, also ich und hoffentlich auch Sie, geben uns mit der Produktion von Datenmüll nicht ab. Wir wollen nicht nur Bilder machen, sondern schöne Bilder. Tolle Bilder. Interessante Bilder. Deshalb müssen wir nicht nur auf Perspektiven und Schärfezonen achten, wenn wir auf Photonenfang gehen, sondern vor allem und hauptsächlich auf das Licht!

Links: Getreideernte bei tief stehender Sonne. Gegenlichtaufnahmen wirken besonders eindrucksvoll, wenn auch die Schattenpartien der Fahrzeuge noch Zeichnung aufweisen (ansonsten bliebe nur eine flache Silhouette). Trotz eigentlich klarer Sicht wurde in dieser Situation das Sonnenlicht durch den aufgewirbelten Staub wirkungsvoll gestreut.

55 mm :: f/11 :: 1/250 s :: ISO 200



Kunst- und Mischlicht

Fotografieren wir Fahrzeuge in Innenräumen, müssen wir uns oft mit mehreren Lichtquellen auseinandersetzen. Vorhandene Fensterflächen, Türen und Tore lassen Tageslicht ein, dessen Farbe ins Blaue tendiert. Glühlampen haben bzw. hatten ein warmes, rotstichiges Licht. Leuchtmittel emittieren je nach Typus grünes, braunes oder irgendwie ekliges Licht. Die Lichtfarbe von LEDs ist dagegen variabel. Während das menschliche Auge in enger Zusammenarbeit mit dem Gehirn die verschiedensten Wellenlängen erfassen und konvertieren kann, ist Ihre Kamera darauf angewiesen, präzise Anweisungen zu erhalten, in welchen Farbnuancen Kunst- und Mischlicht dargestellt werden sollen.

Die Kunst, dieses Motiv hinzukriegen, bestand eigentlich nur darin, früh genug aufzustehen und Land Rover, Kamera, Herr und Hund so zu positionieren, dass die Sonne genau an der richtigen Stelle aufging. Die App SunSeeker leistete dabei entscheidende Hilfestellung.

26 mm :: f/16 :: 1/30 s :: ISO 200

Mischlichtsituation in einem Automuseum, ungeblitzt.

Das warme Licht auf dem Urahnen aller Automobile im Vordergrund kontrastiert dezent (und in diesem Fall nicht unangenehm) mit dem diffusen Tageslicht, das durch die Fenster und die Glaselemente in der Hallendecke einströmt und einen leichten Blaustich mit sich bringt.

20 mm :: f/16 :: 0,5 s :: ISO 100





WEISSABGLEICH

Der sogenannte Weißabgleich dient dazu, die Kamera auf die am Aufnahmestand vorherrschende Farbtemperatur einzustellen. Diese Farbtemperatur wird in Kelvin gemessen. Normales Tageslicht zur Mittagszeit hat eine Farbtemperatur von 5.500 Kelvin. Eine Kerze hat etwa 1.500 Kelvin, eine 200-Watt-Glühlampe 3.000, eine neutralweiße Leuchtstoffröhre 4.000 Kelvin. Die meisten Digitalkameras beherrschen den automatischen Weißabgleich. Bei fehlerhaften Messungen oder bei Mischlicht (Tages- und Kunstlicht oder aus mehreren verschiedenen Kunstlichtquellen stammendes Licht) entstehen Farbstiche im Foto.

Diese Farbstiche kann man in der Regel gut ausgleichen, wenn man die RAW-Daten eines Fotos mitgespeichert hat. Mit einem RAW-Konverter können Sie daraus die richtige Farbtemperatur auch später noch am Rechner ermitteln und ändern. Diesem Prozess sind allerdings Grenzen gesetzt. Überschreitet man diese, leidet die Qualität der Aufnahme. Hat man nur die JPEG-Datei eines Fotos zur Verfügung, sind diese Grenzen noch sehr viel enger gesteckt.

Nach meiner Erfahrung reicht der automatische Weißabgleich innerhalb der DSLR in 95 % aller Fälle völlig aus. Da ich stets das RAW- und das JPEG-Format jedes Fotos speichere, kann ich weitere 4 % problemlos am Rechner »reparieren«. Beim verbleibenden Restprozent war die Lichtsuppe am Aufnahmestand so stark gepanscht, dass man partielle Farbstiche akzeptieren muss. Das ist das Risiko der Available-Light-Fotografie!

Der dazu erforderliche Weißabgleich erfolgt meistens automatisch, gesteuert durch den kamerainternen Computer. Der automatische Weißabgleich bringt in vielen Fällen ein brauchbares Ergebnis. Läuft das schief oder ergibt die Mischung der vorhandenen Lichtquellen einen unappetitlichen Wellensalat, können Sie bei den meisten DSLR-Kameras manuell eingreifen und eine Lichtart einstellen. Diese Einstellung gibt dem Kameraprozessor vor, welche Lichtart möglichst neutral dargestellt werden soll.

Nach diesen Parametern wandelt sich die Wirkung der Farbe des gesamten Bilds, die man allerdings hinterher noch in einem RAW-Konverter variieren und korrigieren kann – innerhalb gewisser Grenzen. Gelegentlich ist die Mischung verschiedener Wellenlängen jedoch derart krude, dass man das ganze Foto am besten gleich ganz entfärbt und nur in Schwarz-Weiß entwickelt. In Graustufen verwandelt, wird auch übelstes Mischlicht noch genießbar.

Erweist es sich an einer Location als unmöglich, das bunte Kunst- oder Mischlicht durch einen gezielten Weißabgleich zu neutralisieren, kann man das farbige Licht selbstverständlich auch bewusst als Gestaltungsmittel einsetzen. Steht das Fahrzeug in einer Halle, eingetaucht in warmes Kunstlicht, wird das durch Tore oder Fenster einfallende Tageslicht blau dargestellt. Je neutraler man das Kunstlicht »hintrimmt«, umso stärker färbt sich das Tageslicht blau.

LICHT SETZEN

Fehlt es an Licht – und sei es nur stellenweise – oder möchte man das vorhandene Mischlicht mit neutralem Blitzlicht überdecken, ist es von Vorteil, einen transportablen Akkublitz zur Hand oder im Kofferraum zu haben. Dieser Blitz muss kein Lichtriese sein. Ich besitze zwar ein leistungsstarkes Blitzgerät mit einem externen Akkupack, betreibe es jedoch stets auf niedrigster Leistungsstufe. Der Blitz muss allerdings »entfesselt« einsetzbar sein, darf also nicht auf der Kamera sitzen, sondern muss sich auch mehrere Meter entfernt von der Kamera mittels Stativ aufstellen und zünden lassen. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Synchronisierung durch ein Kabel oder per Funk erfolgt. Hauptsache, es funktioniert!

Gemeinhin setzt man einen Blitz zum Aufhellen der Schattenseiten eines Objekts ein. Es empfiehlt sich, den Blitz so auszurichten, dass er zwar die Schattenpartie trifft, dabei aber nicht direkt in das Kameraobjektiv hineinflasht – also anders als in meinem Demobild, in dem das externe Blitzgerät zu sehen ist. Die Intensität des Blitzes hängt davon

24 mm :: f/16 :: 1/4 s :: ISO 200



Der Landcruiser im Carport »säuft« hinten herum ein wenig ab. Man könnte die Schattenpartien in der Bildbearbeitung zwar noch etwas stärker aufhellen, doch fehlte dem Koloss dann immer noch eine optische Akzentuierung seines Hinterteils.

24 mm :: f/16 :: 1/4 s :: ISO 200



Mit einem Aufhellblitz, der in dieser Aufnahme absichtlich im Bild platziert wurde, erhielt die dunkle Seite modellierenden Glanz.



Ein blauer Folienfilter vor dem Blitz zauberte neben dem Glanzlicht auch etwas Farbe in das Bild.

24 mm :: f/16 :: 1/4 s :: ISO 200

ab, wie nahe am Fahrzeug er steht, wie stark der eingesetzte Reflektor streut, wie der Leistungsregler des Blitzgeräts eingestellt ist, und nicht zuletzt auch davon, in welchem Winkel der Blitzstrahl auf das Fahrzeug und von diesem in die Kamera trifft. Selbstverständlich gilt auch hier das Grundprinzip: »Einfallswinkel gleich Ausfallwinkel«.

Ein externes Blitzgerät kann notfalls auch einmal die Sonne ganz ersetzen. Als ich einen Bulli T1 in einer Apfelplantage fotografierte, waren Position und Zeitpunkt der Aufnahme so gewählt, dass die schon tief stehende Sonne in einer Lücke zwischen zwei Bäumen gerade noch so



über das Dach des Bullys blinzeln sollte. Natürlich zog kurz vor dem entscheidenden Moment eine dicke Wolke direkt vor die Sonne, um es sich dort für längere Zeit gemütlich zu machen. Zwangsläufig stellte ich also meinen Blitz per Stativ hinter dem Bully auf, so hoch, dass er über die Dachkante lugte, und blitze direkt in die Kamera hinein. Regeln sind dazu da, gebrochen zu werden. Die Schattenseite des T1 blieb davon unberührt. Die Blendeflecke fügte ich allerdings erst später in der Bildbearbeitung ein.

Per Blitz simuliertes Gegenlicht hinter einem VW Bully T1. Die Lens Flares sind nachträglich eingefügt.

26 mm :: f/11 :: 1/125 s :: ISO 400



MIT LICHT MALEN

Dieser alte Rover stand im Matsch und Regen und wurde nur mit einer kleinen LED-Flächenleuchte beleuchtet. Das finale Bild besteht aus sieben übereinandergelegten und miteinander verrechneten Ebenen.

35 mm :: f/11 :: 30 s :: ISO 200

Besonders spannend und ihrer eigentlichen Wortbedeutung gerecht wird die Fotografie erst nachts oder in lichtlosen Räumen. Dort reicht es nicht, einfach nur ein Fahrzeug hübsch ins vorhandene Licht zu stellen und abzuknipsen. In der Dunkelheit entzünden Sie selbst das Licht! Das Bildergebnis hängt alleine von Ihren Leuchtmitteln, Ihrer Intuition, Ihrer Sorgfalt und ein kleines bisschen auch von Ihrem Glück ab.

Mancher kennt den Begriff »Lightpainting« nur im Zusammenhang mit Lichtscheiben, leuchtenden Domes aus Lichtlinien und glühenden Funkenwirbeln, die im nächtlichen Umfeld inszeniert und mit der Kamera eingefangen werden. Weniger bekannt ist hingegen, dass ein oder zwei batteriebetriebene Lämpchen ausreichen, um beispielsweise ein komplettes Auto und seine Umgebung kreativ auszuleuchten.

Diese Prozedur muss keineswegs im Rahmen einer einzigen Belichtung durchgezogen werden. Stattdessen kann man eine Reihe deckungsgleicher Fotos erstellen, auf denen jeweils ein anderer Teil des Motivs beleuchtet wird, und diese später in der Bildbearbeitung in Ebenen übereinanderstapeln und miteinander verrechnen. Gute Ergebnisse sind mit dieser Technik verblüffend schnell und einfach zu erzielen.

EQUIPMENT UND LOCATION

Unabdingbar für diese Form der Lichtmalerei ist ein sehr stabiles Stativ, auf dem die Kamera verwacklungssicher montiert ist, und ein Kabel- oder Fernauslöser, mit dem die Kamera mehrfach ausgelöst werden kann, ohne dass man sie berühren müsste. Ich empfehle einen funkgesteuerten Fernauslöser, der einen Signalton abgeben sollte, sobald er den Verschluss der Kamera auslöst, und am besten auch wieder piept, sobald die Belichtungszeit abgelaufen ist.

Die moderne LED-Technologie hat Leuchtmittel hervorgebracht, die intensives gerichtetes Licht ohne Wärmeentwicklung bei geringem Stromverbrauch erzeugen. Aus einem kleinen Lampenkörper kommt überraschend viel Licht; die Batterien halten dabei ziemlich lange durch. Ich benutze für meine Lightpaintings eine kleine LED-Flächenleuchte, kaum länger als eine DVD-Hülle, und eine ebenso große wie kräftige LED-Stablampe (eine LED Lenser X21).



Ein funkgesteuerter Fernauslöser, montiert auf dem Blitzschuh einer DSLR, erlaubt berührungs- und damit erschütterungsfreies Auslösen.

120 mm :: f/9 :: 1/200 s :: ISO 200

Sämtliche Lightpaintings in diesem Buch wurden mit jeweils einer dieser beiden LED-Leuchten erstellt; einige auch mit beiden. Die Klettstreifen an den Leuchten dienen dazu, Farbfilterfolien anzubringen.

35 mm :: f/16 :: 2 s :: ISO 200



Auch an einer relativ lichtgeschützten Location wie dieser (unter einer Brücke) ist innerhalb einer Stadt kaum zu vermeiden, dass fremde Lichtquellen ins Motiv einwirken. Das orangefarbene Licht stammt von LED-Straßenlampen in der Nähe. Für diese Aufnahme hatte ich leider nur 20 Minuten Zeit, bevor sich der Platz unter der Brücke mit anderen Autos füllte.

28 mm :: f/11 :: 15 s :: ISO 200

Für die Lichtmalerei eignen sich am besten Locations, die entweder auch tagsüber stockfinster sind (beispielsweise leere Hallen mit verrammelten Fenstern, ungenutzte Tunnel etc.), oder Orte, die nachts kaum, am besten gar nicht beleuchtet sind. In freier Landschaft kann man solche Locations recht leicht finden; in städtischen Umgebungen ist die Locationsuche dafür umso schwerer. Da jede Einzelbelichtung für ein Lightpainting eine Langzeitbelichtung ist, beeinflusst jede Funzel in Sichtweite das Ergebnis.

TANZENDES GLÜHWÜRMCHEN

Um ein Fahrzeug per Lightpainting auszuleuchten, gehe ich meist folgendermaßen vor: Ich stelle die Kamera auf ein Stativ, installiere einen Fernauslöser und richte die Kamera aus. Dabei nutze ich eine meiner Lampen, um das Fahrzeug so anzuleuchten, dass ich oder der Autofokus das Motiv ordentlich scharf stellen kann. Danach schalte ich den Autofokus ab, damit er sich im Dunkeln nicht verstellt. An der Kamera stelle ich meist ISO 200, Blende f/11 und eine Belichtungszeit von 15 bis 30 Sekunden ein.

Ist das Motiv eingerichtet, schalte ich eine meiner Leuchten ein, begebe mich in Position und drücke auf den Auslöseknopf des Funkauslösers, den ich in der Hand halte. Von nun an habe ich jedes Mal 15 bis 30 Sekunden lang Zeit, das Fahrzeug auszuleuchten – einzelne Flächen oder Teile, die Konturen, Front, Heck und Seiten. Bei jeder Einzelbelichtung wechsle ich die Teile, die ich anstrahle, variiere die Lichtwinkel und die Geschwindigkeit, mit der ich mich um das Fahrzeug bewege. Ich tanze wie ein großes Glühwürmchen um die Kiste herum und bemühe mich, kein sichtbares Fahrzeugteil auszulassen. Wichtigste Regel dabei: nie in die Kamera leuchten!

Zwischendurch kontrolliere ich immer wieder einmal das jeweils letzte Foto, das die Kamera aufgezeichnet hat und nun anzeigt. Vergesse ich, auch nur ein einziges auf dem Bild sichtbares Teil auszuleuchten oder leuchte es mangelhaft aus, ist der ganze Tanz für die Katz. Deshalb beleuchte ich jedes Teil lieber doppelt und dreifach, halte die Lampe mal höher, mal niedriger, kippe sie mal so, mal so, gehe näher heran und weiter weg. Oft bin ich erst nach 30 bis 50 Einzelbelichtungen zufrieden und relativ sicher, alle Varianten fotografiert zu haben, die ich zur Bildbearbeitung benötige.

Hinter den Hydraulikarmen dieses riesigen Traktors verbarg ich die Lampe, die diese Ecke eines Hofguts in orangegelbes Licht tauchte. Aus der Lichtfarbe dieser Lampe resultierte die ergänzende Beleuchtung mit einer LED-Flächenleuchte sowie einer LED-Taschenlampe, deren Licht ich mit Farbfolien filterte. Das Bildresultat besteht aus 16 übereinandergelegten Ebenen.

24 mm :: f/11 :: 30 s :: ISO 200



FLASHER

Selbstverständlich kann man ein Fahrzeug und seine Umgebung auch in Einzelschritten per Blitz beleuchten und die Blitzaufnahmen später zu einem Lightpainting zusammensetzen. Dazu muss der Blitz »entfesselt« werden, darf also keineswegs fest auf dem Blitzschuh der Kamera sitzen. Mit einem transportablen Blitz, der mit einem langen Kabel oder per Funk mit der Kamera verbunden synchron auslöst, können Sie ein Fahrzeug aus allen Lagen und von allen Seiten anblitzen, sollten aber vermeiden, direkt in Ihr Objektiv zu blitzen. Empfehlenswert ist eine Softbox, die man vor den Blitz setzt, um eine flächigere und weichere Lichtquelle zu erzeugen. Vor allem aber sollte das Blitzgerät über ein Einstelllicht verfügen, damit Sie schon vor dem Auslösen eine ungefähre Kontrolle darüber haben, welche Teile in welcher Weise angeblitzt werden.

Der Heckschuss dieses Seat Leon Cupra wurde im Wesentlichen mit einem tragbaren Blitzgerät mit vorgesetzter Softbox in mehreren Schritten beleuchtet. Das Blitzlicht wurde an einigen Stellen durch das Licht einer LED-Lenser-X21-Stablampe ergänzt.

©Jan Schimitzek

Da Sie nun gleichzeitig auch einen Funkfernauslöser auf den Blitzschuh Ihrer Kamera schieben müssen, sitzen folglich gleich zwei kleine Reiter auf Ihrem Fotoapparat: der Synchronauslöser für den Blitz und der



Funkauslöser für die Kamera. Vergessen Sie nicht, stets Ersatzbatterien für sämtliche Gerätschaften vorrätig zu haben, sonst können Sie gleich einpacken, wenn eine davon versagt.

Haben Sie Ihr Motiv eingestellt, sollten Sie jegliche weitere Berührung Ihrer Kamera möglichst vermeiden, um die Deckungsgleichheit der Einzelbilder Ihres Lightpaintings nicht zu gefährden. Die Arbeit mit einem Blitzgerät hat dabei einen kleinen Haken: Möchten Sie auch Licht aus der Umgebung einfangen, benötigen Sie dazu in der Regel eine Langzeitbelichtung; für die Blitzaufnahmen reicht dagegen eine kurze Belichtungszeit. Entweder belichten Sie zuerst auf die Umgebung und stellen danach sehr sachte und vorsichtig die Belichtungszeit um (oder umgekehrt), oder Sie belassen es bei der Langzeitbelichtung und blitzen in diese hinein. Das Umstellen auf eine kurze Belichtungszeit für die Blitzaufnahmen hat allerdings den Vorteil, dass Lichteinspiegelungen aus der Umgebung, die bei einer Langzeitbelichtung sichtbar werden, durch eine kurze Synchronzeit deutlich reduziert oder ganz vermieden werden. Welche Variante besser funktioniert, müssen Sie für sich selbst herausfinden – Probieren geht über Studieren!

KUMULIEREN

Am heimischen Computer suche ich aus den vorliegenden Varianten jene aus, die mir am besten gelungen und zueinanderpassend erscheinen. Mittels Photoshop staple ich diese Fotos pixelgenau deckungsgleich in Ebenen übereinander. Als Hintergrundebene wähle ich stets die dunklste Bildvariante. Darauf baue ich das angestrebte Lightpainting auf, Schicht für Schicht. Das Prinzip ähnelt der Erstellung eines HDRI, mit dem Unterschied, dass beim Lightpainting keine Belichtungsvarianten, sondern Beleuchtungsvarianten übereinandergelegt werden.

Der Trick: Photoshop bietet die Möglichkeit, Ebenen nach verschiedenen Modi miteinander zu verrechnen. Diese Modi kann man im Bedienfeld *Ebenen* auswählen. Der normale Ebenenmodus heißt schlicht und einfach *Normal*. Klickt man auf die kleinen Scrollpfeile rechts neben dieser Modusbezeichnung, klappt eine ganze Liste weiterer möglicher Modi auf. Aus dieser Liste wählt man für ein Lightpainting den Ebenenmodus *Aufhellen*. Damit werden der darunterliegenden Ebene nur jene Pixel in der oberen Ebene zugerechnet, die heller sind als die darunter. Die Wirkung ist verblüffend!



MAKING-OFF

Die Entstehung des Lightpaintings der Yamaha Wildstar hat der Eigentümer der Maschine, der Fotograf Pete Ruppert, in einem Videoclip dokumentiert. Diesen Clip finden Sie auf YouTube unter www.youtube.com/watch?v=hXXXd_GRSTs.



Das Lightpainting dieser Maschine (einer Yamaha Wildstar 1600 Baujahr 2000) besteht aus nur vier übereinandergelegten Ebenen. Die störende Fremdlichteinspiegelung im dunklen Bildbereich oben links wurde erst in diesem finalen Bild entfernt.

62 mm :: f/11 :: 20 s :: ISO 100





In Ebene 1 ist schon ein Großteil des Motorrads ordentlich beleuchtet.



Die Deckungskraft von Ebene 2 wurde auf 48 % reduziert.



Damit der nur in Ebene 3 angeschaltete Frontscheinwerfer nicht überstrahlte, wurde das Bild zwar wie alle anderen 20 Sekunden lang belichtet; ich stellte mich aber schon nach etwa zwei Sekunden als überdimensionaler Objektivdeckel direkt vor die Kamera.

Diesen Kumulierungsprozess kann man steuern. Die Deckkraft einer Ebene kann reduziert werden, falls die Lichter darauf zu hell sind und dunkler eingestellt werden sollen. Störende Bildelemente entfernt man in jeder Ebene ganz einfach, indem man sie mit dem Pinselwerkzeug schwarz übermalt. Das Ergebnis ist eigentlich kein normales Foto mehr, sondern ein kreatives und einzigartiges Kunstwerk, das Sie mit dem Lichtpinsel gemalt haben.

FAKE SPEED

Per Bildbearbeitung ist es möglich, ein im Stillstand fotografiertes Fahrzeug optisch in Bewegung zu setzen. Dazu müssen »nurk die sichtbaren Räder in Drehung versetzt werden, durch eine kreisförmige Unschärfe, die man zum Beispiel in Photoshop erzeugen kann. Damit dieser Eingriff jedoch hinterher Geschwindigkeit möglichst dezent suggeriert und nicht sofort als Fake auffällt, muss man ein paar Details beachten.

Bis zur Photoshop-Version CS6 war es nur möglich, simple kreisförmige Unschärfen mit diesem Standard-Bildbearbeitungsprogramm zu erzeugen. Die Räder eines in Profilansicht gezeigten Fahrzeugs kann man auswählen (mittels *Pfad-* oder *Lasso-Werkzeug*), als neue Ebene anlegen und diese mit dem Filter *Radialer Weichzeichner* nach Belieben um den Mittelpunkt drehen, den man auch ein wenig nach links oder rechts schieben kann.

Der Ford GT wurde im Stand vor einer Betonwand fotografiert.

40 mm :: f/11 :: 1/20 s :: ISO 200





Die Räder wurden mit dem Photoshop-Filter Radialer Weichzeichner in Drehung versetzt, der ursprüngliche Hintergrund durch einen seitlich verwischten neuen Hintergrund ersetzt. Schon geht der Flitzer ab wie eine Rakete!

40 mm :: f/11 :: 1/20 s :: ISO 200

TRIUMPH-FAHRT

Sieht man jedoch das Rad nicht nur von der Seite, sondern auch dessen Lauffläche, reicht der *Radiale Weichzeichner* nicht mehr aus, um eine glaubhafte Drehung zu erzeugen. Weil die Lauffläche im Winkel zur Radseite steht, verläuft auch die Drehbewegung der Lauffläche in einer anderen Richtung. Erst ab Photoshop CC (das leider nur noch als Onlinesoftware im Abo genutzt werden kann) besteht die Möglichkeit, einer Ebene per Pfad eine bestimmte Verlaufsrichtung zuzuweisen.

Dieser Vorgang ist etwas aufwendiger. Zunächst einmal sollte man die Fahrsimulation schon bei der Aufnahme einplanen und zumindest einen Fahrer am Steuer zeigen. Zu Hause am Computer wählt man mit



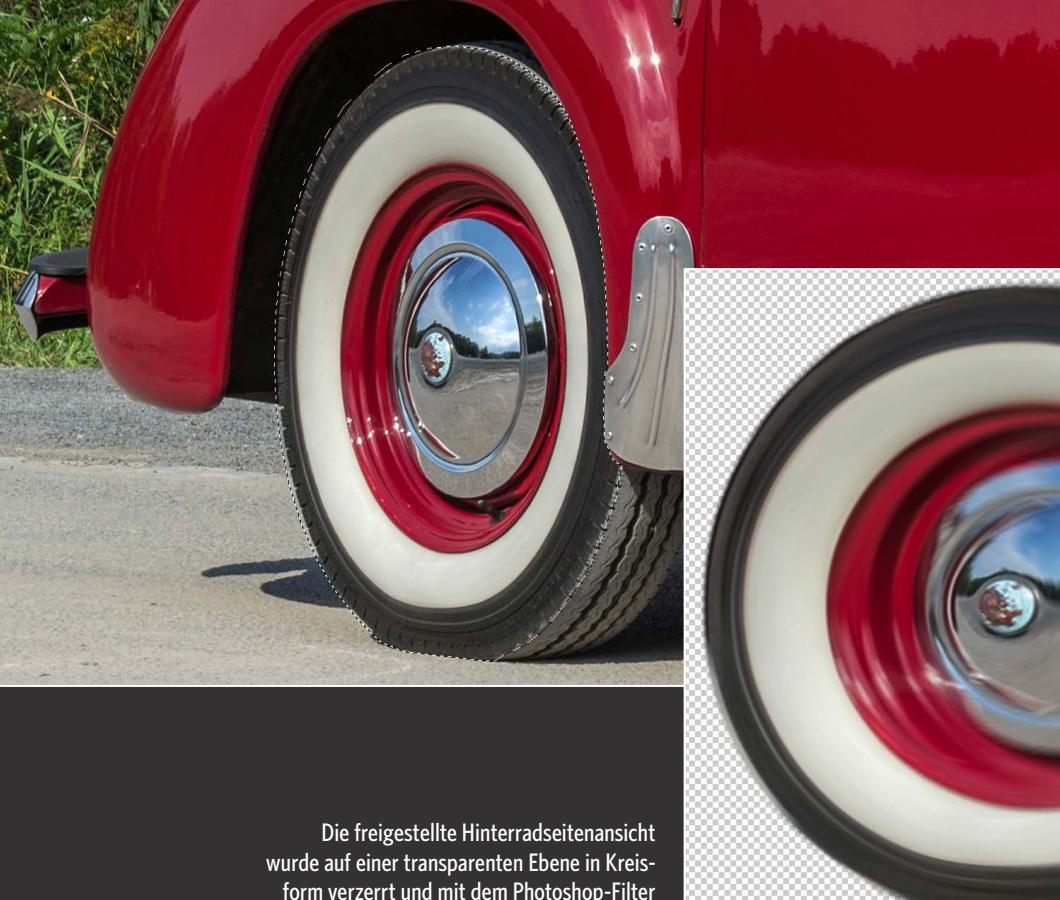
Ein prächtiger Triumph 1800 vor standesgemäßer Kulisse stehend fotografiert.

48 mm :: f/11 :: 1/500 s :: ISO 200

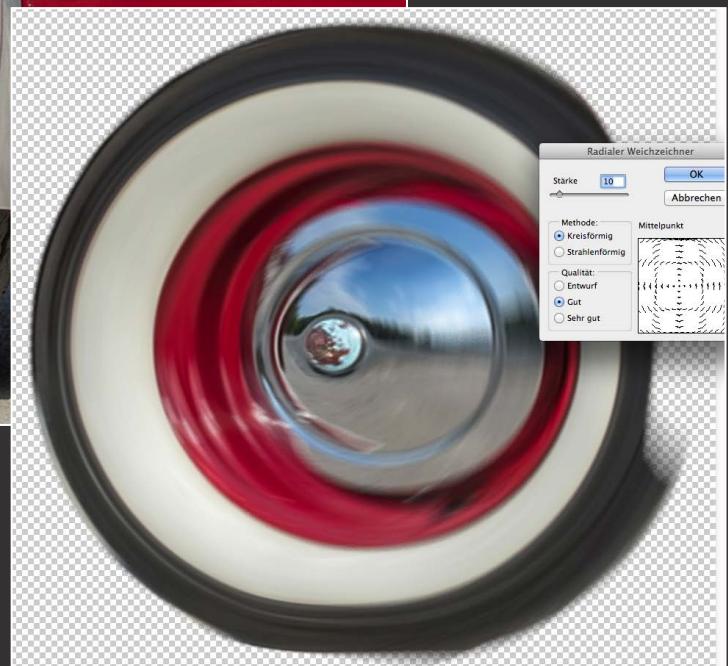
Photoshop CC zunächst eines der sichtbaren Räder aus, entweder mit dem *Pfadauswahl*-Werkzeug, mit dem *Auswahlellipse*-Werkzeug oder mit dem *Lasso*-Werkzeug. Radabdeckungen, Kotflügel und die sichtbare Lauffläche spart man dabei aus.

Da die Radseite bei diesem Blickwinkel kein Kreis mehr ist, sondern eine Ellipse, ist es ratsam, eine neue Ebene mit transparentem Hintergrund zu erzeugen und die freigestellte Radseite in diese Ebene zu kopieren. Dann kann man die Ellipse in eine ungefähre Kreisform verzerren (natürlich nur in der Horizontalen) und mit dem Filter *Radialer Weichzeichner* in Drehung versetzen, wobei man die Drehungsmitte an die richtige Stelle setzen muss.

Danach legt man die bearbeitete Ebene über ihre noch immer stillstehende Ursprungsfläche, senkt die *Deckkraft* der Ebene auf etwa 60% und skaliert die Horizontale wieder auf die ehemalige Ellipsenform, bevor man die *Deckkraft* wieder auf 100% erhöht.



Die Seitenansicht des Hinterrads wurde per Pfad ausgewählt, mit leichten Überlappungen zur Umgebung - außer zum roten Kotflügel hin.



Die freigestellte Hinterradseitenansicht wurde auf einer transparenten Ebene in Kreisform verzerrt und mit dem Photoshop-Filter Radialer Weichzeichner in Drehung versetzt.

Nun wählt man auf der Hintergrundebene die Lauffläche aus, am besten mit einer leichten Überlappung zur Radseite hin. Man verwandelt die ausgewählte Lauffläche in eine Ebene und aktiviert den neuen Filter *Pfad-Weichzeichnung*. Dieser Filter bietet die Möglichkeit, mit einem Vektorpfad die Richtung, den Verlauf und die »Geschwindigkeit« zu bestimmen, in der die Bewegungsunschärfe berechnet werden soll.

Legt man nun die korrekt verwischte Lauffläche über die Standebene und kombiniert sie mit der kreisförmig weichgezeichneten Radseite, sieht das derart behandelte Rad tatsächlich genauso aus, als habe man ein sich drehendes Rad mit Bewegungsunschärfe eingefangen. Schneiden Sie sicherheitshalber die Radabdeckung aus der Hintergrundebene aus und legen Sie sie über die weichgezeichnete Radebene. So vermeiden Sie, dass das gedrehte Rad die starre Radabdeckung überlappt.



Die ausgewählte Lauffläche erhielt mittels Pfad-Weichzeichnung den richtigen Schwung.

Nachdem alle sichtbaren Räder gedreht wurden, scheint der Triumph am Schloss vorbeizubrausen. Am nur teilweise sichtbaren linken Vorderrad genügte es, die Lauffläche mittels Pfad-Weichzeichnung zu behandeln.

48 mm :: f/11 :: 1/500 s :: ISO 200



OSTALGIE

Heiko ist ein Spross der mecklenburgischen Ostlande und hütet in seiner Garage einen Schatz, den er von seinem Vater geerbt und über die Zeitenwende hinweg gerettet hat. Dieser Schatz ist eine Simson AWO 425 T Baujahr 1955 mit einem Stoye SML-Seitenwagen, das letzte in der DDR gebaute 4-Takt-Motorrad (in der geplanten Mangelwirtschaft mussten 2-Takter reichen). Dieses Gespann wollten wir fotografieren, zwei Tage bevor es für die Wintersaison abgemeldet und eingemottet wurde.

Dummerweise meinte es das Wetter gar nicht gut mit uns. Der Nieselnebel schluckte Licht und Schatten, kalt und feucht war es natürlich obendrein. Das miese Wetter brachte allerdings auch Vorteile. Ich plante, ein Motiv in mehreren Teilen zu fotografieren, die ich anschließend zu einem homogenen Ganzen zusammenfügen wollte, und das sehr diffuse Licht an unserer Location (einer Brücke im Nirgendwo) verhinderte, dass Schlagschatten der Brückenkonstruktion auf das Motorrad fielen. Ohne wanderndes Sonnenlicht keine wandernden Schatten im Motiv – man muss so etwas positiv sehen.

Während ich meine Kamera aufstellte und das Motiv einrichtete, schwang Heiko den mitgebrachten Straßenbesen, um Pferdeäpfel und Schlamm aus dem Motiv zu entfernen. Mein Hund Lara erkundete derweil die ländliche Umgebung. Lara sollte auf jeden Fall Teil des Fotos werden, und wie das mit den Hundedamen so ist: Man lässt sie am besten erst einmal losziehen und überall herumschnüffeln.

Wir stellten die Maschine am Westende der Brücke auf, um möglichst viele der Stahlträger in der Flucht zu zeigen. Nachdem die Kamera samt Einstellungen fixiert war, übernahm Heiko den Platz am Auslöser, während ich versuchte, meinen Hund zu überreden, für das Foto als Beifahrer im Seitenwagen Platz zu nehmen. Dazu musste Lara Heikos zünftige Motorradbrille tragen. Beide Vorschläge trafen nicht unbedingt auf die ungeteilte Zustimmung der jungen Dame, die ich deshalb an ihrer Leine festhielt, während Heiko ein paarmal stellvertretend auf den Auslöser der Kamera drückte. Ein Lächeln war Frau Hund dabei leider nicht zu entlocken.



Motorradfahrer Heiko mit zünftigem Helm.

85 mm :: f/9 :: 1/500 s :: ISO 1000

Besenschwingen für eine saubere Location.

60 mm :: f/11 :: 1/40 s :: ISO 200





Also ließ ich sie wieder losziehen, auf zum nächsten Schaufensterbummel im Doggystyle. Dann nahm Heiko auf der AWO Platz, setzte seinen schnittigen Helm im sozialistischen Arbeiterdesign auf, dazu die Brille, die Lara bereitwillig hergab, und hielt die Nase in Fahrposition in den lauen Wind. Ruck, zuck war auch diese Teilaufnahme im Kasten.

Zu Hause im Warmen und Trockenen setzte ich den aus dem Seitenwagen schauenden Hund in das Bild ein, auf dem Heiko mit entschlossenem Blick in die Ferne zu brausen schien. In stundenlanger Arbeit stellte ich anschließend die beiden sichtbaren Räder mit sämtlichen Speichen frei, um sie per Photoshop in Drehung zu versetzen. Es ist unglaublich, wie viele Speichen so ein Rad hat! Die fertige Montage unterzog ich einer Spezialbehandlung mit mehreren Apps, bis ein Bild im Vintage-Look entstanden war, das aussah wie eine Originalaufnahme aus der Ostrepublik der Sechziger- oder Siebzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts. So störte auch die trübe Wetterlage gar nicht mehr.

Links oben: Der Autor versucht, seinen Hund zum Lächeln zu animieren.

50 mm :: f/8 :: 1/30 s :: ISO 200

Links unten: Heiko posiert in Fahrerstellung. Der Hund fehlt auf dieser Aufnahme noch. Lara wurde erst in der Postproduction in den Seitenwagen gesetzt.

34 mm :: f/11 :: 1/40 s :: ISO 200

Ein Ausschnitt aus der finalen Bildmontage. Der Hund sitzt nun im Seitenwagen, die Räder drehen sich. Die schlechten Lichtverhältnisse vor Ort sind durch den mittels einer App erzeugten Vintage-Look »vernebelt«.

34 mm :: f/11 :: 1/40 s :: ISO 200 :: App Snapseed



6



A close-up photograph of the front left side of a dark-colored classic car. The image focuses on the vertical chrome slats of the front grille, the round headlight mounted on the fender, and a smaller circular light below it. The car's body is highly reflective.

FAHR- ZEUG- TEILE

Manches Vehikel erkennt man auf Anhieb an charakteristischen Details. Andere weisen markante Bauteile auf, die sie aus der uniformen Masse herausheben. Solche Fahrzeuge schaut man sich gern etwas näher an – auch durch die Kamera.



NAHKAMPF

■ Fahrzeugteile, die eine Detailaufnahme lohnen, sind stets so dimensioniert, dass man kein spezielles Makroobjektiv benötigt, um sie aus der Nähe abzulichten. Die meisten Objektive erlauben eine Fokussierung auch dann, wenn Sie nur einen relativ kleinen Ausschnitt eines relativ großen Gefährts fotografieren möchten. Beachten Sie die Naheinstellgrenze Ihrer Linse! Die Angaben finden Sie in der Gebrauchsanweisung oder durch Ausprobieren am Objekt.

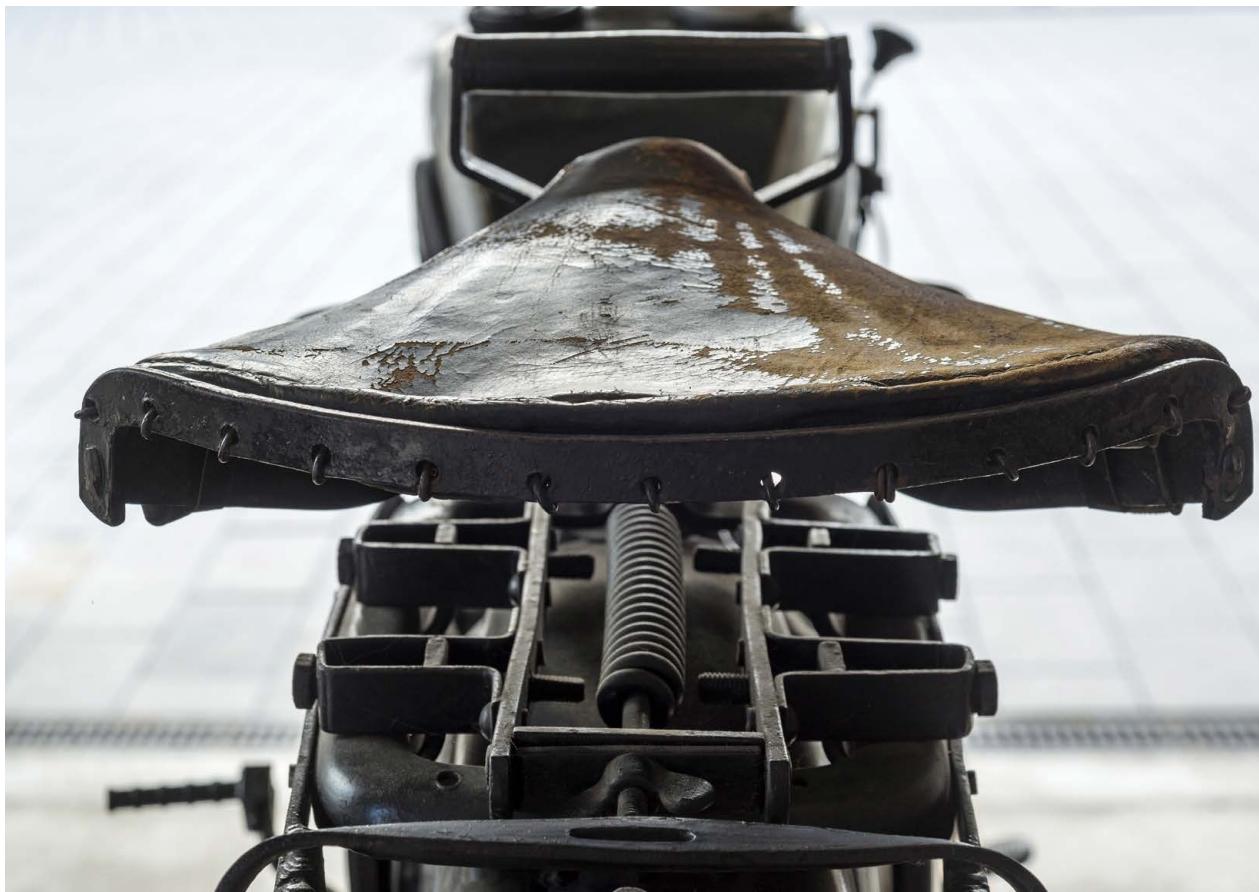
Je näher Sie an ein Objekt herangehen und je größer Sie ein kleines Teil abbilden möchten, umso mehr schrumpft der Bereich in Ihrer Aufnahme, der scharf abgebildet wird. Natürlich kann man mit der Schärfentiefe spielen und Bildteile absichtlich in der Unschärfe auflösen. Dabei sollten jedoch die Details, auf die es Ihnen ankommt, möglichst scharf aus dem Bokeh hervorstechen. Je näher Sie herangehen (können), umso mehr müssen Sie abblenden, um körperliche Objekte mit einer Tiefenausdehnung von vorn bis hinten scharf auf das Bild zu bekommen. Prüfen Sie Ihre Bildergebnisse gleich nach der Aufnahme genauestens auf dem Monitor Ihrer Kamera daraufhin, ob alles scharf dargestellt ist, was scharf dargestellt sein sollte!

Porträt von »Goodness«, der Kühlerfigur eines Cadillac Fleetwood, Baujahr 1941. Durch die relativ offene Blende ist die Schärfentiefe sehr gering; schon der Körper der Kühlerfigur löst sich in Unschärfe auf.

85 mm :: f/5 :: 1/2500 s :: ISO 200

Auch bei diesem Motiv musste die Kombination aus Brennweite und Blendewert sorgfältig dosiert werden, damit der Motorradsattel weitgehend scharf abgebildet wurde, der Rest der DKW und der Hintergrund sich aber in sanfter Unschärfe auflösten.

62 mm :: f/9 :: 1/60 s :: ISO 200



Die meisten Fahrzeuge bestehen aus vielen mehr oder weniger spiegelnden Teilen. Je näher Sie herangehen, umso größer ist die Gefahr, dass Sie sich selbst als verzerrte Spiegelung oder zumindest als Farbklecks in Ihrem Motiv wiederfinden. Entweder versuchen Sie, diese Reflexion zu vermeiden, oder Sie retuschieren sie hinterher aus dem Bild, falls das möglich ist. Alternativ empfiehlt es sich, bei solchen Aufnahmen farblich neutrale Kleidung zu tragen (zum Beispiel in Schwarz), dann fällt Ihr Spiegelbild im Motiv vielleicht kaum auf.

KÜHLERFIGUREN

Früher hatte man Statussymbole gern auf der Motorhaube, nicht nur darunter. Leider sind Kühlerfiguren mittlerweile weitgehend aus der Mode gekommen. Bei Oldtimertreffen und in Museen findet man jedoch eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Symbole, die die Fahrzeugfront schmücken. Diese Galionsfiguren der Automobilität symbolisieren oft Kraft und Anmut. Bei modernen Fahrzeugen fehlt meist jegliche Anmut, weshalb wohl auch die Kühlerfiguren abhandengekommen sind.

Grazile Figürchen und Markenembleme auf der Haube stellen gelegentlich höhere Anforderungen an eine ruhige Hand und ein sicheres Auge des Fotografen, um sie korrekt zu fokussieren. Hier lohnt der Einsatz eines Stativs. Achten Sie darauf, mit Ihren Stativbeinen dem Fahrzeug nicht zu nahezukommen.



Emblem eines Oldsmobile.

52 mm :: f/11 :: 1/10 s :: ISO 200



Dieser schnittige Jet ist die Galionsfigur eines Chevrolet Bel Air, Baujahr 1956.

45 mm :: f/11 :: 1/320 s :: ISO 200



CLOSE-UPS

Statt der kompletten Karosse nur Ausschnitte derselben auf den Chip zu bannen, kann auch in den äußersten Umständen einer Aufnahme begründet liegen. Steht das Objekt der Begierde unkommod zwischen diversen Artgenossen oder in wenig fotogener Umgebung (zum Beispiel mitten im Trubel eines Oldtimertreffens), belässt man es am besten bei Close-ups von Fahrzeugteilen. Natürlich gilt es auch unter diesen Umständen darauf zu achten, wer oder was sich in Lack und Chrom widerspiegelt. Nur selten wird man Gelegenheit haben, das erwählte Motiv ins rechte Licht zu rücken; im Regelfall muss man sich darauf beschränken, das vorhandene Licht optimal zu nutzen.

Im Getümmel kann man versuchen, Details der Karosse aus einer tiefen Perspektive gegen den Himmel freigestellt zu fotografieren oder von oben nach unten zu schießen, um den Boden als ruhigeres Bildelement zu integrieren. Funktioniert dies nicht, muss man ganz nah ran an das Teil. Besonders im leichten und mittleren Telebereich (etwa 60 bis 120mm Brennweite) kann man auch bei begrenztem Platz schöne Fahrzeugteile von ihrer Umgebung isoliert ablichten. Würde man zu weitwinklig herangehen, bekäme man vermutlich wieder zu viel Störendes ins Bild.

Frontpartie eines Triumph Dolomite.

75 mm :: f/8 :: 1/125 s :: ISO 200

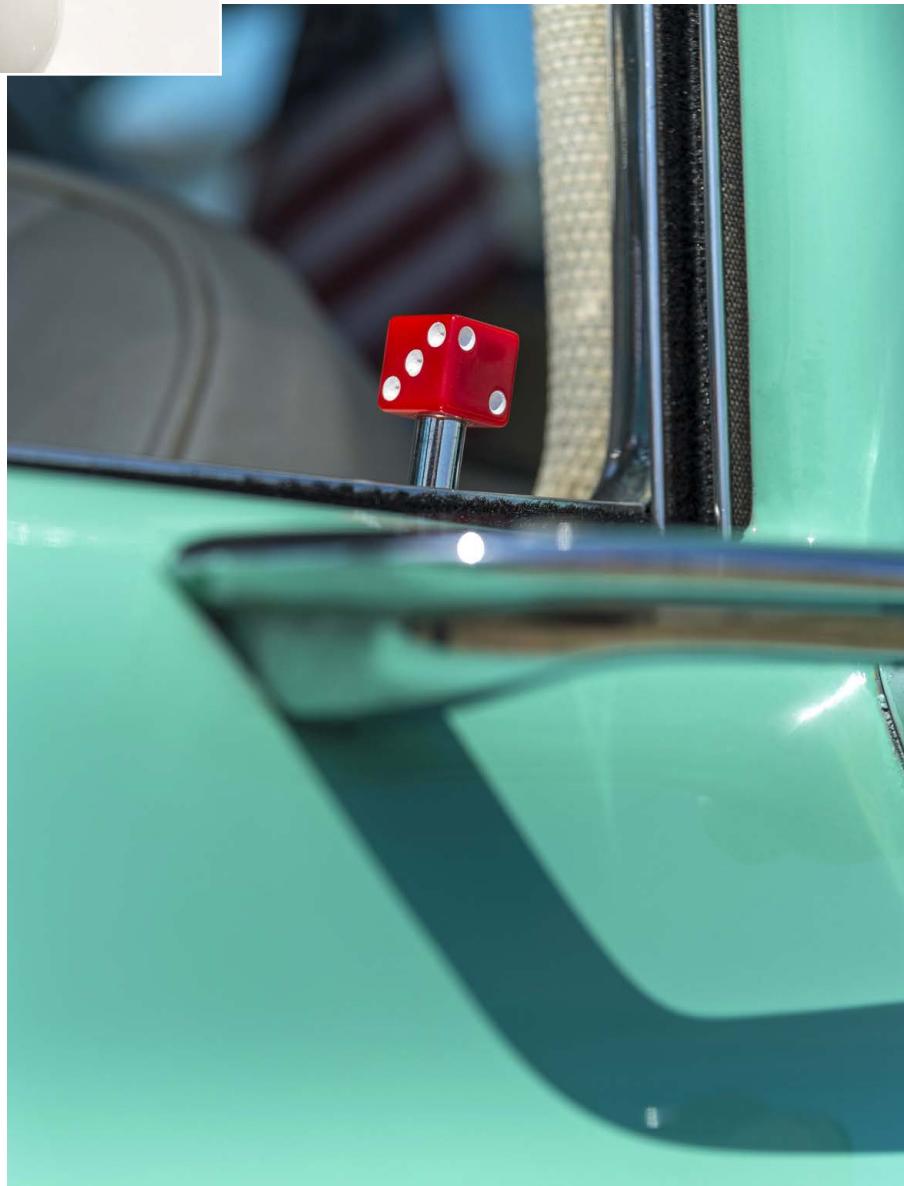


Die Heckflosse eines Chevrolet Bel Air,
gegen den Himmel fotografiert.

38 mm :: f/11 :: 1/500 s :: ISO 200

Türverriegelung eines Buick Roadmaster,
Baujahr 1955.

85 mm :: f/6,3 :: 1/1250 s :: ISO 200



HANDGRIFFE

Heute geht vieles automatisch, was in früheren Zeiten noch manuell zu erledigen war. Türen werden automatisch entriegelt, der Motor per Knopfdruck gestartet, und bald darf man vielleicht gar nicht mehr selbst fahren, sondern wird von einem Computer transportiert.

Es mutet natürlich höchst nostalgisch an, den Tankinhalt nicht an einem Anzeigegerät abzulesen, sondern per in den Tank gesteckten Holzstab zu sondieren, oder statt eines eingebauten kompletten Medienzentrums mit Quadrosound und quasselnder Navigation ein Kofferradio mitzuführen, weil für solchen Schnickschnack kein Platz im Armaturenbrett vorhanden war. Doch genau solche Details sollte man unbedingt auch im Bild festhalten, wenn man einen Oldtimer porträtiert. Bitten Sie den Eigentümer, den Vorgang am Objekt für Ihr Foto zu demonstrieren!



Zündschlüssel im Armaturenbrett eines Triumph 1800.

85 mm :: f/9 :: 1/100 s :: ISO 200



Der Spritstand im Tank dieses Alvis Speed wird per Holzstab gemessen, weil die Tankuhr defekt ist.

56 mm :: f/7.1 :: 1/1000 s :: ISO 200



INTERIEUR

Das Innenleben mancher Fahrzeuge kann ebenso interessant und faszinierend sein wie ihre äußere Erscheinung. Besonders spannend ist meist das Cockpit als Arbeitsplatz des Piloten mit vielen Schaltern, Reglern, Hebeln, Displays und allerhand Firlefanz, mit dem der Fahrer sein Reich ausschmückt. Ob Sie von außen durch die geöffneten Türen in das Fahrzeug hineinschauen oder sich samt Kamera auf dem Rücksitz platzieren, ist stets eine Frage des verfügbaren Raums und Ihrer Intentionen.



Links: Wer im Cockpit dieses Goggomobils zum obligatorischen Petticoat passende Musik hören wollte, musste ein Kofferradio mitnehmen.

62 mm :: f/8 :: 1/160 s :: ISO 200

Im Innenraum dieses Goggomobils liegen noch die Originalfußmatten.

50 mm :: f/8 :: 1/60 s :: ISO 200

Blick ins Cockpit eines alten Dodge, der noch nicht aufbereitet wurde.

70 mm :: f/5.6 :: 1/6 s :: ISO 200

Meist reicht das durch die Fenster der Fahrerkabine dringende Tageslicht aus, um die wesentlichen Teile des Cockpits zu erhellen. Fehlt der Glanz in der kleinen Hütte, kann man in Erwägung ziehen, gegen die Decke der Fahrgastzelle zu blitzen. In der Regel ist dieser »Himmelk mit einem hellen Bezug ausgeschlagen, der das harte Blitzlicht streut und bouncit (= reflektiert).

Der vorhandene Platz erfordert oft den Einsatz einer Weitwinkeloptik. Stützen Sie Ihre Kamera auf der Rückenlehne der Vordersitze ab, falls Sie vom Rücksitz aus arbeiten wollen, oder benutzen Sie ein Stativ. In den meisten Fällen wird Ihre Kamera auch die durch die Fahrzeugfenster sichtbare Umgebung einfangen. Wichtig ist also, nicht nur eine Location zu finden, an der Sie Licht haben und ungestört fotografieren können, sondern auch einen Ort, der sich auf den Bildern sehen lassen kann.

Für dieses Interieur eines Buick Roadmaster benötigte ich ein starkes Weitwinkelobjektiv.

10 mm :: f/11 :: 1/125 s :: ISO 200

Klappt das nicht, können Sie später notfalls auch einen neuen Fensterausblick in Ihre Aufnahme einbauen. Da dies jedoch insbesondere bei Windschutzscheiben manchmal gar nicht so einfach ist, sollten Sie auf diese Option möglichst verzichten, wenn Sie später nicht viel Zeit und Mühe darauf verwenden wollen, mit schwer freistellbaren Details wie Farbverläufen, aufgedruckten Rastern und Spiegelungen in der Scheibe zu kämpfen.





7





SPEED-SHOOTINGS

Die natürliche Bestimmung eines Fahrzeugs ist die Fortbewegung. Die glaubwürdige Darstellung von Bewegung und Dynamik in einem statischen Bild ist eine Herausforderung für jeden Fotografen.
Schafft man das auch mit angezogener Finanzbremse?



Diese »Fahraufnahme« ist nur ein windiger Trick: Der MG stand am Strand, das Modell simulierte, nur der Wind blies kräftig und zerzauste das wehende Haar der jungen Dame am Steuer, wie auch Fahrtwind dies tun würde. Durch den unscharfen Hintergrund findet der Betrachter keinen Anhaltspunkt, der seiner Annahme widersprechen könnte, das Cabrio würde tatsächlich fahren.

200 mm :: f/4.5 :: 1/3200 s :: ISO 200

AUGENWISCHER

■ Die fotografische Sichtbarmachung einer Fortbewegung ist die zweidimensionale Darstellung eines vierdimensionalen Ereignisses. Die Bewegung durch den Raum wird eingefroren, Raum und Zeit werden auf Länge und Breite verkürzt. Das Gehirn des Betrachters einer zweidimensionalen Fotografie muss das Dargestellte anhand bestimmter Merkmale als Momentaufnahme einer Fortbewegung interpretieren können. Im Falle eines dargestellten Fahrzeugs ist diese Fortbewegung natürlich die Fahrt.

In der Fotografie lässt sich schnelle Bewegung am besten durch Bewegungsunschärfe darstellen, durch verwischte Bildelemente. Dafür gibt es mehrere mögliche Ansätze. Fängt man ein vorbeibrausendes Fahrzeug mit der Kamera ein und möchte die Karosserie dabei scharf abbilden, kann es durch eine schnelle Reaktion und eine sehr kurze Verschlusszeit gelingen, das Fahrzeug »einzufrieren«.

Fährt das Fahrzeug mit »normaler« Geschwindigkeit, friert man dabei allerdings auch die bewegten Teile am Fahrzeug ein, also die sich drehenden Räder, die bei einer solchen Aufnahme meist stillzustehen scheinen. Der optische Eindruck schneller Fahrt ist so dahin. Das Fahrzeug muss schon eine ordentliche Geschwindigkeit draufhaben, will man es im Vorbeifahren an der Kamera scharf erwischen und soll trotzdem noch eine Bewegungsunschärfe in den Rädern wahrzunehmen sein.

Die Kunst, im Bild den Eindruck eines fahrenden Fahrzeugs wirksam zu vermitteln, besteht also im Hinzufügen verwischter Bildelemente bei gleichzeitig scharfer Abbildung der starren Fahrzeugteile. In erster Linie nimmt man Geschwindigkeit wahr, wenn die Räder eines Fahrzeugs sichtbar um

Das Quad fuhr von links nach rechts an der Kamera vorbei, die per Mitzieher die Fahrt des Modells einfing. Stimmt dabei die Bewegung der Kamera mit der Bewegung des Fahrzeugs überein, wird das Quad scharf abgebildet, während der Hintergrund und die Räder des Funmobil durch Bewegungsunschärfe verwischen.

56 mm :: f/9 :: 1/320 s :: ISO 200

ZIEHEN UND SCHWENKEN

i

Man kann versuchen, vorüberfahrende Autos und Motorräder durch Mitziehen oder Schwenken der Kamera in schneller Bewegung einzufangen. Um auf diese Weise gute Aufnahmen (meistens Seitenansichten) zu erzielen, braucht man viel Übung und Glück. Mitzieher sind eher in der Sportfotografie gebräuchlich. Möchten Sie mehr über diese Technik wissen, sei Ihnen das Buch »Sportfotografie« (ISBN 978-3-645-60423-9) aus dem Franzis Verlag empfohlen, in dem dieses Thema umfassend abgehandelt wird.



ihre Achse herum verwischt sind. Je stärker dieser Wischeffekt ausfällt, umso schneller scheint das Vehikel zu fahren. Steigern kann man diesen Eindruck, indem man auch den Hintergrund in Fahrtrichtung verwischt darstellt. Diese Bewegungsunschärfe kann bis zur totalen Auflösung der Fahrzeugumgebung in Linien und Flächen getrieben werden.

WISCHTECHNIK

Der Fahrer dieser Limousine stoppte kurz an der richtigen Stelle dieser Brücke, dirigiert per Walkie-Talkie. Das Fahrzeug wurde also in Fahrposition, aber bewegungslos stehend fotografiert, dann fuhr es weiter, damit der Verkehr nicht behindert wurde.

75 mm :: f/11 :: 1/800 s :: ISO 200

Bereits im vorletzten Kapitel habe ich beschrieben, wie man im Stand fotografierte Räder eines Gefährts mittels Photoshop in scheinbare Rotation um die Radachse versetzen kann. Auch wenn die vermeintliche Geschwindigkeit, mit der sich Räder auf diese Weise drehen lassen, letztlich so hoch sein würde, dass bei einem realen Schuss das Fahrzeug kaum noch scharf abgebildet werden könnte, werden solche Fotos vom Betrachter normalerweise nicht als Resultat einer Bildbearbeitung erkannt.



Man könnte auch den Hintergrund um ein stehend fotografiertes Fahrzeug herum nachträglich per Bildbearbeitung in Fahrtrichtung verwischen, doch müsste man dazu erst das Fahrzeug mittels Freisteller aus diesem Hintergrund lösen, um es nicht ebenfalls zu verzerrn. Heraus kommt ein ziemliches Gemurkse, bei dem man Gefahr läuft, dass auch das in der Hintergrundebebene ja nach wie vor als Bildelement vorhandene Fahrzeug in die Länge gezogen wird und unter dem Freisteller hervorschaut.

Hinterher wurden die sichtbaren Räder per Photoshop in glaubwürdige Drehung um die Radachsen versetzt. Die Limousine scheint nun während der Fahrt fotografiert worden zu sein.

75 mm :: f/11 :: 1/800 s :: ISO 200

DER SEILTRICK



Werbefotografen wenden gelegentlich einen ganz simplen Trick an, um die von der Kameraposition aus sichtbaren Räder an einem stehenden Auto zu drehen: Das Gefährt wird mit einem Wagenheber aufgebockt (erst vorn, dann hinten oder umgekehrt), sodass ein Rad frei über dem Boden schwebt und sich bewegen lässt. Sodannwickelt man eine Schnur mehrmals in Drehrichtung um die Lauffläche. Während ein Assistent an der Schnur zieht und das Rad so in kontrollierte Rotation versetzt, betätigt der Fotograf den Auslöser seiner Kamera zu einer längeren Belichtung und bannt damit den Bewegungswischer auf den Sensor.





An derselben Kameraposition fotografierte ich nur den Hintergrund ohne Fahrzeug mit einem Slider. Das Auto wurde in der Bildbearbeitung aus dem ursprünglichen Hintergrund geschnitten und in den horizontal verwischten Hintergrund eingesetzt. Nun scheint der Wagen mit einem »ordentlichen Zahn« über die Brücke geflitzt zu sein. Der Vorteil dieser Methode: Licht, Proportionen und Perspektive stimmen in beiden Bildteilen überein. Außerdem bleiben sich in dem Fahrzeug spiegelnde Umgebungsteile erhalten und machen die Illusion perfekt - fast jedenfalls, denn streng genommen müssten auch die Spiegelungen im Lack durch Bewegungsunschärfe verwischt sein. Das merkt aber kaum jemand ...

Bildmontage

Meiner Meinung nach ergibt es mehr Sinn und bringt glaubhaftere Ergebnisse, wenn man das freigestellte Fahrzeug in einen bereits wunschgemäß verwischten neuen Hintergrund kopiert. Die Perspektive, die Proportionen und weitgehend auch das Licht des neuen Hintergrunds müssen dem Fahrzeug im Vordergrund angeglichen sein.

Einen perspektivisch korrekten horizontal verwischten Hintergrund erzeugt man am einfachsten und sichersten mithilfe einer Schiene und eines darauf gleitenden Kameraschlittens. Eine solche Schiene für Kamerafahrten wird im Fach- und Onlinehandel als Schiene für kurze Fahrten mit der Videokamera angeboten. Es gibt sie in verschiedenen Längen und Ausführungen, meist per Hand, manche auch per Motor betrieben. Man kann so etwas bei vorhandenem Geschick auch selbst bauen. Anleitungen dazu findet man beispielsweise bei YouTube.

Wichtig ist, dass die Kameraschiene möglichst stabil gebaut und nicht zu kurz geraten ist. Ich habe einen Slider von 120 cm Länge. Diese Länge dürfte das Mindestmaß darstellen, möchte man einen ordentlichen Wischeffekt erzielen, ohne die Kamerafahrt mitten in der Belichtung abbrechen zu müssen, weil die Schiene zu kurz ist. Der Wagen sollte ruckelfrei und sanft auf der Schiene gleiten und unter dem Gewicht einer DSLR nicht gleich zusammenbrechen. Ideal sind Räder, die das

Schienenprofil so umfassen, dass der Schlitten samt darauf montierter Kamera nicht aus der Halterung kippen kann. Diese Form der Bewegung möchte man sicher unbedingt vermeiden!

SCHLITTENAFÄRHTEN

Ich montiere meine Schiene rechts und links auf je ein stabiles Stativ, kann so jede gewünschte Höhe über dem Boden einstellen und die Schiene horizontal nivellieren. Auf den Wagen schraube ich einen kleinen Kugelkopf und darauf eine nicht zu schwere Kamera mit einem Fernauslöser daran. Bevorzugt setze ich für diese Technik eine kleine und leichte Nikon D5000 ein, die schon einmal auf den Boden prallte (nicht bei einem Slider-Einsatz, sondern in Verbindung mit einem tatterigen Fotografen, der das Ding fallen ließ) und seitdem nur noch durch ein Tape zusammengehalten wird. Daran ist ein simples Kitobjektiv montiert. Fiele diese Kombination tatsächlich noch einmal herunter, wäre der Verlust zu verschmerzen. Die Kamera hat zwar nur eine Auflösung von 12 Megapixeln, doch reicht diese völlig aus – das Bildresultat wird ja sowieso unscharf.

WISCH-TIG!

Die Stärke eines mit bewegter Kamera zu erzielenden Wischeffekts hängt zunächst einmal davon ab, wie lange das Foto belichtet wird und welche Strecke die Kamera während der Belichtungszeit zurücklegt. Entscheidend ist aber auch, wie weit die im Bild sichtbaren Objekte von der Kamera entfernt sind. Je näher ein Gegenstand an der Kamera ist, umso stärker wird er verwischt. Weit entfernt befindliche Dinge werden kaum noch verwischt, sondern erscheinen allenfalls durch die Kamerabewegung verwackelt (besonders solche im Fluchtpunkt der Bewegung). Bei einer Kamerabewegung in offener Landschaft fällt der Wischeffekt möglicherweise nur stellenweise auf, zum Beispiel am Straßenbelag und den Straßenrändern. In einer engen Straßenschlucht hingegen ist vermutlich jeder sichtbare Gegenstand im Bild deutlich verwischt.



Slider auf zwei Stativen montiert und parallel zum Straßenrand postiert.

35 mm :: f/11 :: 1/400 s :: ISO 200





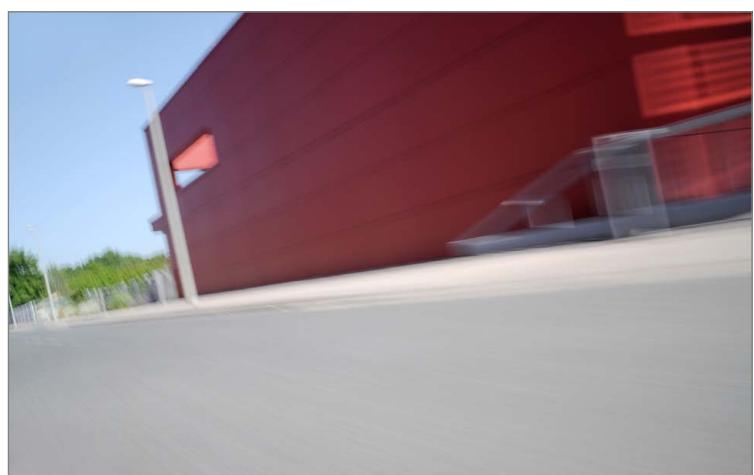
Videoschiene mit rollender Plattform und einer DSLR auf dem Kugelkopf. Auf dem Blitzschuh der Kamera sitzt der Empfänger des Fernauslösers.

110 mm :: f/10 :: 1/200 s :: ISO 200

Diesen horizontal verwischten Hintergrund fotografierte ich per Slider in einem Industriegebiet.

22 mm :: f/25 :: 1,6 s :: ISO 100

Theoretisch würde auch ein in der Mitte der Schiene angebrachtes Stativ die Konstruktion halten; dabei riskiert man aber, dass die ganze Schiene wackelt oder kippt. Alternativ kann man die Schiene auch auf einen Tisch oder eine Mauer legen, sollte sie dabei jedoch unbedingt durch Klemmen oder Ähnliches sichern. Wer hier am falschen Ende spart, muss sich wahrscheinlich bald eine neue Kamera kaufen.



Ich posteire den (immer noch tragbaren) Aufbau am Straßenrand parallel zu diesem, richte die Kamera aus und mache eine Probebelichtung, bevor ich mit der eigentlichen Schlittenfahrt beginne. Meistens versuche ich, auf eine Belichtungszeit von zwei Sekunden zu kommen, indem ich den kleinstmöglichen ISO-Wert einstelle und so weit wie möglich abblende. Ist es zu hell und die Belichtungszeit noch immer zu kurz, schraube ich notfalls einen ND-Filter (Neutraldichtefilter oder Graufilter) vor die Linse.

Zum Auslösen setze ich entweder ein Kabel oder einen funkgesteuerten Fernauslöser ein. Bewegt wird der Schlitten von Hand, möglichst sanft und ohne zu rucken. Ich beginne die Schlittenfahrt stets schon, bevor ich den Auslöser drücke und den Verschluss öffne. Die Fahrt muss dann so dosiert werden, dass der Verschluss wieder schließt, bevor ich ans Ende der Schiene gelange und den Schlitten stoppen muss. Auf diese Art und Weise reduziere ich mögliche Verwackler.

Es spielt übrigens keine Rolle, ob Sie beim Hin- oder beim Herfahren belichten; Sie können während der Fahrt in beiden Richtungen auslösen, ohne dass man auf dem späteren Bild einen Unterschied bemerken würde. Ich fertige stets mehrere Belichtungen an, variiere dabei die Geschwindigkeit und den Schwung und manchmal auch die Belichtungszeit oder die Blende.

Mit einem Slider macht man auch aus einem ziemlich hässlichen Tunnel noch ein spannendes Hintergrundmotiv. Durch den Wischeffekt lösen sich auch die Dimensionen etwas auf. Notieren Sie sich deshalb stets die Höhe Ihrer Kamera über dem Fahrweg und eventuell deren Neigungswinkel zum Boden. Die restlichen Daten werden in den Metadaten Ihres Digitalfotos automatisch festgehalten.

18 mm :: f/20 :: 2 s :: ISO 100





SKATERDOLLY

Skaterdolly mit Kugelkopf, Kamera und Funkauslöser auf einer selbst gebauten Führungsschiene.

95 mm :: f/9 :: 1/200 s :: ISO 100

Statt eines Sliders kann man auch einen sogenannten Skaterdolly einsetzen, um horizontal verwischte Hintergrundbilder aufzunehmen. Der Dolly sieht aus wie eine Kombination aus Rollschuh und winzigem Skateboard. Die Kamera wird auf eine kleine Plattform gesetzt, an die entweder drei oder vier Räder von Inlineskates montiert sind. Auf dieser Plattform kann man nun seine Kamera erschütterungsfrei auf einer glatten Fläche hin- und herbewegen, zum Beispiel auf einem standfesten Klapptisch oder auf einer Holzplatte, die mittels Klemmen auf zwei Stativen befestigt ist. Ich habe für meinen Skaterdolly eine Schienenführung aus Aluprofilen gebaut.

Skaterdollys sind klein und handlich. Man hat schon im zweistelligen Preissegment eine große Auswahl im Handel, kann so ein Ding aber auch selbst basteln. Wird eine Achse des Dollys dreh- und arretierbar gelagert, eignet sich der Skaterdolly auch für Kurvenfahrten mit beliebigen Radien. Aber: Man sollte nur einen Skaterdolly benutzen, der sicher stehen bleibt, auch wenn Sie darauf eine Kamera mit längerem Objektiv montieren. Kippt das Teil um und fällt mitsamt Kamera von seiner Plattform, droht ein Totalschaden. Ein, zwei Sandsäcke könnten helfen, die Konstruktion zu sichern.

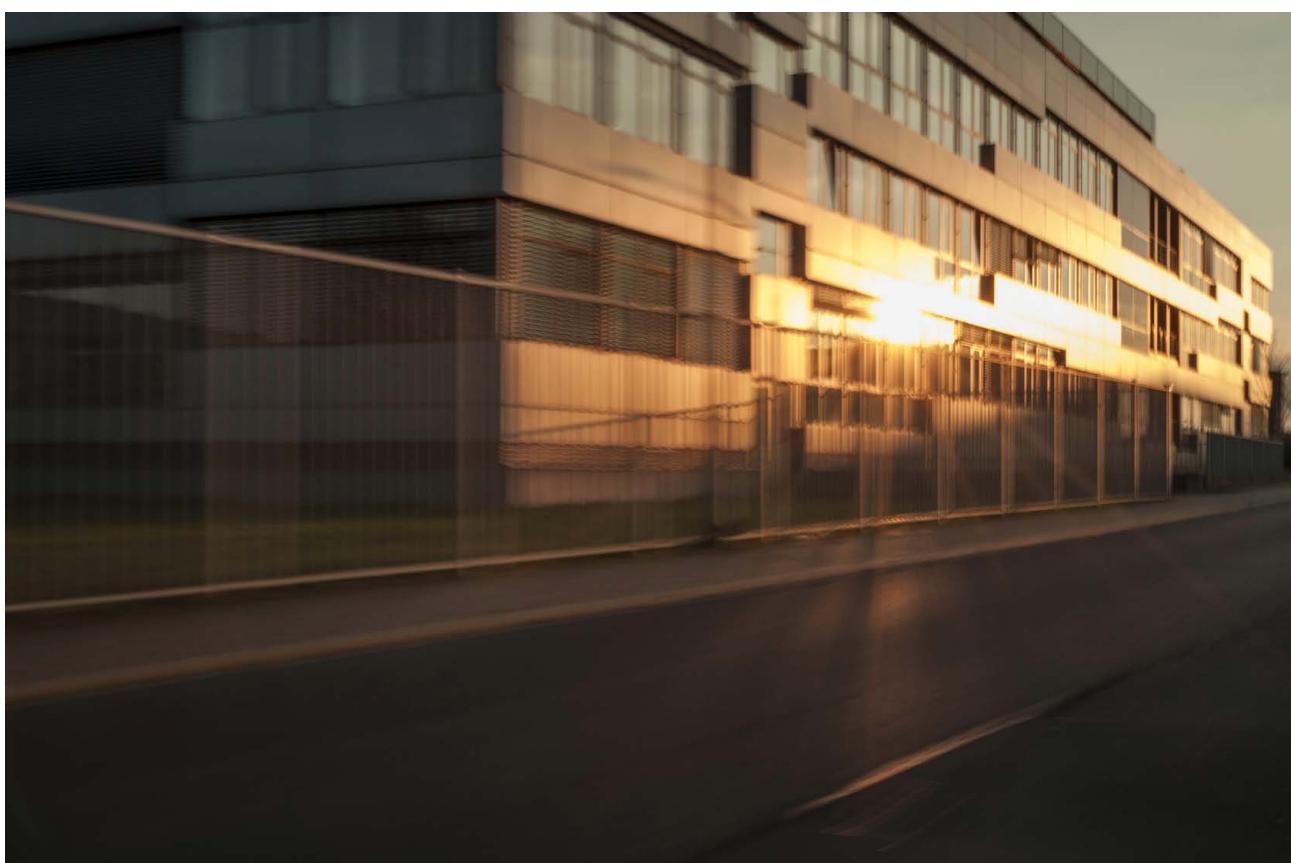
EINBAUKUTSCHEN

Die einfachste und am meisten Erfolg versprechende Methode, ein im Stand fotografiertes Auto in einen separat fotografierten Hintergrund mit Bewegungsunschärfe glaubwürdig einzufügen, ist wahrscheinlich die »Stop, Shoot and Go«-Methode. Man wählt eine Location, an der ein Fahrzeug zumindest für einige Sekunden unbedrängt und gefahrlos stehen bleiben kann. Dort stellt man die Kamera auf einen Slider am sicheren Fahrbahnrand auf und richtet die Kamera aus. Mit dem Fahrer kommuniziert man per Handy oder – besser – per Walkie-Talkie, weist ihn ein, wo genau er mit dem Wagen stehen bleiben muss, bevor er weiterfährt, dreht und zurückkommt, um die Prozedur eventuell zu wiederholen.

Während das Fahrzeug an der vorgesehenen Stelle steht, drückt man ein paarmal auf den Auflöser, um die komplette Szene fokussiert und starr einzufangen, ohne die Kamera auf der Schiene zu bewegen. Ist das Fahrzeug aus dem Bild (und auch kein anderes darin), fotografiert man die Wischversion des Hintergrunds, indem man die Kamera auf der Schiene hin- und herbewegt. Damit erzeugt man zwei passgenaue Versionen eines Motivs, die man später nur noch zusammenbauen muss (siehe dazu Kapitel 8. »Montagearbeiten«).

Slider-Aufnahme der den Sonnenuntergang reflektierenden Fassade eines Bürogebäudes.

32 mm :: f/25 :: 1 s :: ISO 100





Der an gleicher Stelle im annähernd gleichen Licht zu einem anderen Zeitpunkt passend zum vorstehend abgebildeten Slider-Hintergrund fotografierte Mazda konnte auf der öffentlichen Straße nur kurz stehend abgelichtet werden. Um ihn in den verwischten Slider-Hintergrund einzupassen, müssten noch die Räder per Bildbearbeitung gedreht und die Reflexionen des Gebäudes auf der Motorhaube mit dem Photoshop-Filter Bewegungsunschärfe verwischt werden.

62 mm :: f/11 :: 1/125 s :: ISO 200

Steht das zu fotografierende Fahrzeug für die Hintergrundaufnahmen nicht zur Verfügung, sollten Sie alle wesentlichen Daten zu Ihrem Bild notieren, z. B. die Höhe der Kamera über dem Boden, den eventuellen Neigungswinkel aus der Horizontalen, die Entfernung des Fokuspunkts zur Kamera – dieser ist ja in der verwischten Aufnahme nicht mehr zu erkennen – sowie die Richtung, aus der das Hauptlicht (meist die Sonne) die Szene beleuchtet.

Letztere Daten notiere ich, indem ich den ungefähren Winkel der Sonne über dem Horizont sowie den Einfallswinkel der Lichtquelle zur Kamera auf einer imaginären Uhr erfasse. Die Längsachse des Objektivs schaut dabei immer in Richtung 12 Uhr. Steht die Sonne also direkt hinter der Kamera und dem Fotografen, etwa 45 Grad über dem Horizont, notiere ich 6 Uhr/45 Grad. Capito?

Das in diesen Hintergrund einzubauende Fahrzeug sollten Sie später an einer anderen Location in einer möglichst ähnlichen Lichtsituation fotografieren, mit demselben Objektiv, derselben Kamerahöhe, dem gleichen Neigungs- oder Anstellwinkel zum Boden und der gleichen Entfernung des eingestellten Fokuspunkts zur Kamera. Versuchen Sie, den Winkel, in dem das Fahrzeug zur Kamera steht, möglichst genau dem Verlauf der Straße im Hintergrundbild anzupassen (haben Sie ein MacBook oder ein anderes Notebook dabei, können Sie das Fahrzeuggbild zur Kontrolle mit reduzierter Deckung über das Hintergrundbild legen). Dann fügt sich die Einbaukutsche sehr wahrscheinlich ebenso realistisch wie harmonisch in Ihr Hintergrundmotiv ein.

VERFOLGER

Die technisch gesehen einfachste Methode, ein tatsächlich fahrendes Mobil so zu fotografieren, dass das Gefährt selbst scharf dargestellt wird, während der Hintergrund verwischt und die Räder in drehender Bewegungsunschärfe abgebildet werden, wird in der professionellen Fotografie Car-to-Car genannt. Dabei fotografiert der Fotograf aus einem Fahrzeug heraus, das mit dem Vehikel, das in realer Fahrt mit der Kamera eingefangen werden soll, in Formation fährt. Das funktioniert nur, wenn beide Fahrzeuge – der Hero und sein Verfolger – mit gleicher Geschwindigkeit bei gleichbleibendem Abstand und Winkel zueinander fahren können, zumindest auf ein paar Hundert Meter Strecke auf möglichst glattem Untergrund.

Mit einer simplen Konstruktion mit Material aus dem Baumarkt lässt sich eine Kamera absturz- und dellsicher an der Tür des Verfolgerfahrzeugs anbringen.

Für diese Methode benötigt man jedoch eine recht breite Fahrbahn, will man das andere Fahrzeug auch von der Seite und nicht nur von vorn oder hinten ablichten.

120 mm :: f/11 :: 1/400 s :: ISO 200

Aus einem parallel versetzt fahrenden Auto heraus fotografierte Harley-Fahrerin »on tour«.

35 mm :: f/16 :: 1/30 s :: ISO 200



Während dieser Parallelfahrt (bei der die Fahrzeuge natürlich auch versetzt zueinander oder hintereinanderfahren können) fotografiert der Fotograf mit einer bestimmten Belichtungszeit, die eine relativ hohe Ausbeute von Aufnahmen pro Fahrt verspricht, in denen der Hero scharf und seine Umgebung schön verwischt getroffen wurden.

Der Haken daran: Riskieren darf man eine solche Verfolgerfahrt nur auf einer sicheren Strecke, ohne Verkehr, ohne Passanten, gut einsehbar und am besten komplett abgesperrt. Im professionellen Bereich kann man für ein Car-to-Car-Shooting eine interessante Strecke auch mal zeitweise sperren lassen und den Verkehr umleiten. Für Amateurfotografen wäre dies jedoch kaum zu bezahlen, ganz davon abgesehen, dass kaum eine Behörde eine solche Aktion aus Spaß an der Freud' genehmigen würde.

FAHRSTRECKEN

Eine ruhige, breite und übersichtliche Landstraße mit sehr gutem Belag kann für eine Verfolgerfahrt durchaus geeignet sein. Auf dieser Strecke entstand das Foto der fahrenden Harley.

85 mm :: f/11 :: 1/400 s :: ISO 200

Im Wald und auf der Heide gibt es hier und da schöne Straßen, die zu bestimmten Zeiten kaum befahren sind, über eine Fahrbahn ohne Löcher, Risse und sonstige Unebenheiten verfügen und die man während der Fahrt jederzeit auf größerer Strecke überblicken kann (falls doch einmal ein Hindernis auftaucht). Eine geeignete Straße muss zudem breit genug ausgebaut sein, damit man auch seitlich versetzt mit dem nötigen Abstand von Fahrzeug zu Fahrzeug fahren kann. Solche Strecken sind natürlich überaus rar und schwer zu finden.





Hier und da findet man neue Straßen (z. B. Ortsumgehungsabschnitte), die zwar schon fast fertiggestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben sind. Auch das Gegenteil lässt sich finden: alte Straßenabschnitte, die durch den Bau einer neuen Strecke vom Verkehr abgeschnitten, aber nicht zurückgebaut wurden. Vielleicht gibt es in Ihrer Nähe einen ehemaligen Flugplatz, dessen Start- und Landebahn noch gut erhalten sind, oder ausgedehnte Parkplätze, die entweder nur am Wochenende genutzt werden oder sonntags ungenutzt sind.

Innerstädtisch kann es lange und breite Zufahrtstraßen zu großen Veranstaltungsorten geben - zum Beispiel an einem Stadion oder zu einem Messegelände -, die außerhalb von Veranstaltungszeiten kaum befahren sind. Geeignet sein können auch die Parkplätze von Einkaufszentren und Möbelmärkten, sofern sie nicht außerhalb der Geschäftszeiten durch Schranken versperrt werden.

Im Idealfall finden Sie Freunde und Bekannte, die an beiden Enden und eventuellen Einmündungen der Fahrstrecke Posten beziehen und Sie warnen, falls sich ein Fremdfahrzeug nähert. Diese Warnung erfolgt am schnellsten per Walkie-Talkie, lässt sich notfalls aber auch per Handy übermitteln. Sie oder Ihre Helfer dürfen aber auf keinen Fall in den Straßenverkehr eingreifen, die Strecke blockieren oder andere Verkehrsteilnehmer behindern! Das ist nicht nur verboten, sondern auch gefährlich.

Fast fertiggestellte Umgehungsstraßen bieten vor ihrer Freigabe für den Verkehr eine sichere Piste.

75 mm :: f/11 :: 1/640 s :: ISO 200

TRACKING CARS

Bei allen Fahraufnahmen sollte die Sicherheit aller beteiligten Personen absolute Priorität haben, gefolgt vom Schutz der eingesetzten Ausrüstung vor Schäden oder Verlust. Einfach so drauflos düsen, Fenster auf und Kamera raushalten, wäre nicht nur gefährlich, sondern auch unproduktiv. Ein bisschen mehr als unbekümmerte Risikobereitschaft braucht es schon, wenn man keinen Mist bauen, sondern tolle Fotos machen will.

Auch Profifotografen schießen manchmal Car-to-Car. Meistens sitzt ein Assistent am Steuer des Kamerawagens. Dieser Kamerawagen ist ein normaler Pkw, meist ein Kombi, in dessen geöffnetem Koffer- oder Laderaum der Fotograf sitzt, liegt, hockt oder kniet, um nach hinten aus dem Auto heraus fotografieren zu können. In der Regel ist der Fotograf durch Gurte gesichert; manche tragen auch spezielle Geschrirre, um nicht aus dem fahrenden Wagen herauszufallen.

Die Kamera wird entweder auf ein flach ausgebreitetes Stativ montiert oder mit einem speziellen Gyroskop-Kamerahalter stabilisiert. Das Hero-Fahrzeug wird oft von einem versierten Berufsfahrer gesteuert, der weiß, was er tut. Während beide Fahrzeuge auf der ausgewählten Strecke mehrfach auf und ab fahren, stehen die beiden Fahrer und der Fotograf in ständigem Funkkontakt.

Vorbereitung einer Verfolgerfahrt auf einer noch gesperrten Umgehungsstraße.
Die Kamera im Laderaum meines Caddy ist schon auf den Oldtimer, unseren Alvis Speed von hinten, ausgerichtet, der während der Fahrt fotografiert werden soll. Den Abstand zwischen beiden Fahrzeugen gilt es während der gesamten Verfolgerfahrt konstant zu halten.

52 mm :: f/11 :: 1/400 s :: ISO 200



Gelegentlich kommen sogar sogenannte Tracking Cars zum Einsatz, Spezialfahrzeuge aus dem Filmbereich, an die man vorn oder hinten Plattformen für den Kameramann, die Kamera und eventuelle Beleuchtung anbringen kann.



Das Stativ und die aufgesetzten Kameras sind durch Gurte und einen Sandsack mehrfach vor Umkippen und Herausfallen gesichert.

30 mm :: f/11 :: 1/100 s :: ISO 200

Der Amateurfotograf muss sich eine deutlich weniger aufwendige und verkehrsregelgerechte Lösung einfallen lassen, um aus einem fahrenden Fahrzeug heraus sicher zu fotografieren. Ich öffne den Kofferraumdeckel, stelle ein Stativ möglichst breitbeinig hinein und sichere es durch Spanngurte, Strapsen und einen Sandsack, der ein Kippen der Konstruktion verhindern soll, mehrfach ab. Die Fotokamera wird mit nach vorn geöffnetem Monitor auf diesem Stativ befestigt und per Live-View-Funktion ausgerichtet. Ausgelöst wird sie entweder durch einen langen Kabelauslöser oder durch einen funkgesteuerten Fernalauslöser. Den Auslöser betätige ich während der Fahrt in rascher Folge.

Da ich selbst am Steuer meines Fahrzeugs sitze und dabei auch fotografieren muss, setze ich auf den Blitzschuh meiner DSLR eine kleine Videokamera, die per Kabel mit einem Monitor verbunden wird, den ich im Cockpit meines Wagens anbringe. Mein Monitor stammt noch aus der digitalen Steinzeit und ist zum Fokussieren oder Prüfen der Belichtung nicht geeignet. Das spielt aber keine Rolle. Ich brauche ihn nur, um sicherzustellen, dass sich das Motiv – also der versetzt parallel fahrende Hero – an der richtigen Stelle im Bild befindet, wo ihn der Autofokus anpeilen kann. Den Monitor hänge ich an den Innenspiegel meines Caddy, sodass ich permanent die Fahrbahn vor mir und das Motiv hinter mir im Blick habe.



Zur Bildübertragung an den Kontrollmonitor im Cockpit ist eine Videokamera auf der DSLR montiert. Eingestellt und ausgerichtet werden beide Kameras mittels ihrer Klappmonitore.

56 mm :: f/11 :: 1/40 s :: ISO 400



Der am Innenspiegel aufgehängte Monitor dient nur zur Kontrolle des Bildausschnitts.

42 mm :: f/9 :: 1/30 s :: ISO 200

SAUS UND BRAUS

Es hat sich bewährt, den Hero und das Tracking Car schon vor Beginn der Fotofahrt im gewünschten oder möglichen Abstand und Winkel zueinander aufzustellen. Der Bildausschnitt und der Fokuspunkt werden festgelegt, die Belichtung gemessen und eingestellt. Da ich nicht mehr direkt durch den Sucher meiner DSLR schauen kann, wenn sie im Laderaum aufgebaut ist, richte ich das Motiv im Live-View-Modus per Kameramonitor ein. Meistens lasse ich den Autofokus eingeschaltet, fixiere aber manuell die Blende und die Belichtungszeit.

Den Live-View-Modus muss ich allerdings abschalten, sobald die Fahrt losgehen soll. Das hat folgenden Grund: Zum mindesten an meiner Kamera könnte ich zwar auch während der Fahrt im Live-View-Modus mehrere Bilder hintereinander machen und diese direkt von der DSLR auf den Monitor im Cockpit übertragen; es dauert jedoch jedes Mal ein bis zwei Sekunden, bis die Kamera nach einer solchen Belichtung für das nächste Bild bereit ist. In dieser Zeitspanne fährt man eine merkliche Strecke und drückt auf den Auslöser, ohne dass etwas passiert. Das dauert mir definitiv zu lange! Also schalte ich Live-View ab und mache lieber eine schnelle Bildserie ohne diese Verzögerungen während der Fahrt. Derweil überträgt eben die zusätzliche Videokamera den Blick der Kamera auf das Motiv.

Um eine befriedigende Auswahl gelungener Fahraufnahmen zu erzielen, waren bei dieser Produktion vier Durchgänge nötig.

Die moderne Leitplanke hinter dem Alvis Speed mag vielleicht etwas stören; da für solche Aufnahmen geeignete Strecken aber rar sind, muss man sich auch mal auf Kompromisse einlassen.

24 mm :: f/29 :: 1/20 s :: ISO 200



FAUSTFORMEL BELICHTUNGSZEIT



Saust die Formation mit 30 km/h über die Strecke, stellt man 1/30stel Sekunde Belichtungszeit ein; braust man mit 50 km/h dahin, sollte die Belichtungszeit etwa 1/50stel Sekunde betragen.



Dieser Triumph 1800 fuhr auf einer wegen Bauarbeiten gesperrten Landstraße mit Tempo 50. Die Belichtungszeit von 1/50stel Sekunde ergab einen deutlich verwischten Hintergrund und ein noch immer recht scharf abgebildetes Fahrzeug im Vordergrund.

18 mm :: f/18 :: 1/50 s :: ISO 200

Aus der Erfahrung heraus hat sich eine Faustregel ergeben, welche Belichtungszeit man einstellen sollte, um einen deutlich verwischten Hintergrund zu erzielen und trotzdem die Ausbeute gelungener Fotos zu optimieren, auf denen auch das Hauptmotiv Auto oder Motorrad möglichst scharf abgebildet ist. Nach dieser Formel sollte die gewählte Belichtungszeit der während der Fotoserie möglichst konstant gefahrenen Geschwindigkeit entsprechen.

Man sollte die zur Verfügung stehende Strecke auf jeden Fall mehrmals durchfahren und dabei eventuell auch Einstellungs- und Belichtungsvarianten durchexerzieren. Sie können auch mal schneller und mal langsamer fahren oder den Abstand zwischen den Fahrzeugen variieren. Es ist bei dieser Technik völlig normal, dass die meisten Einzelbilder einer Fahrt als Ausschuss aussortiert werden müssen, weil das Auto nicht richtig scharf ist, zu weit weg oder zu nah war oder weil der Hintergrund nicht gut aussieht, das Licht nicht stimmt oder sich Störendes im Fahrzeug spiegelt.

DRIVE AND SHOOT!



Es ist nicht einfach, geeignete Locations für Verfolgerfahrten zu finden. Noch komplizierter kann es sein, das richtige Fahrzeug samt Fahrer zur richtigen Zeit beim richtigen Wetter und dem richtigen Licht an diese Location zu bestellen. Abhilfe könnte man schaffen, indem man verwischte Fahraufnahmen aus dem Auto heraus auf solchen Strecken shootet, ohne ein anderes Fahrzeug im Bild zu haben, wie man dies auch mit einer Videoschiene macht. Das andere Fahrzeug wird später einfach einmontiert. Verglichen mit einem Slider-Hintergrund, hat diese Methode den Vorteil, dass man auch an Stellen fotografieren kann, an denen ein Schienenaufbau zu riskant wäre, und dass man mit offenem Kameraverschluss eine längere Strecke durchfahren kann als nur eine ziemlich kurze Videoschienenlänge.

Auch auf den gelungenen Aufnahmen wird das Hero-Fahrzeug nicht absolut scharf abgebildet sein. Zwei sich unabhängig voneinander bewegende Körper, die mit laufenden Motoren auch auf einem sehr glatten Untergrund noch vibrieren, lassen eine perfekt fokussierte Abbildung nicht zu. Doch die leichten Unschärfen, die in jedem Bild zu sehen sein werden, vermitteln genau das, was sie sollen: Bewegung, Geschwindigkeit und Dynamik!

AUSLEGER

Mit einem selbst gebauten Rig wird man kein absolut verwacklungsfreies Foto in Bewegung hinbekommen. Während ein professionelles Rig – also ein an das abzulichtende Fahrzeug montierter starrer Ausleger, an dessen anderem Ende die Kamera befestigt ist – auch die kleinste Bewegung des Fahrzeugs 1:1 mitmacht und deshalb das Gefährt stets unverwackelt darzustellen erlaubt, während Unter- und Hintergrund verwischen, wird man es mit vertretbarem finanziellen und technischen Aufwand kaum schaffen, eine Alternative zu basteln, die diese Anforderung erfüllt. Nicht umsonst kostet ein »richtiges« Rig mehrere Tausend Euro; selbst die Tagesmiete für ein solches Gerät liegt locker im vierstelligen Bereich und damit sicher über dem, was ein Amateurfotograf zahlen könnte.

Unretuschierte Bewegungsaufnahme mit einem selbst gebauten Roll-Rig. Die noch sichtbare Verbindungsstange zwischen dem langsam rollenden Seat und dem mitrollenden Wägelchen, auf dem die Kamera thront, muss noch aus dem Bild retuschiert werden, ebenso ihr Schatten.

Die Räder rollen deutlich erkennbar, der verwischte Unter- und Hintergrund signalisiert Geschwindigkeit. Die leicht verwackelte Karosserie dagegen muss in der Bildbearbeitung durch eine im Stand aus gleicher Kameraposition fotografierte scharfe Version überdeckt werden.

26 mm :: f/25 :: 2 s :: ISO 100



Im Internet kursieren diverse Videoclips und Beschreibungen, wie man mittels einer Stange und zwei Saugnäpfen ein Rig an ein Auto montiert, um dieses fahrend zu fotografieren. In allen Clips, die ich bisher gesehen habe, ist die eingesetzte Stange jedoch sehr kurz, weshalb man ein sehr starkes Weitwinkelobjektiv einsetzen muss, das das Fahrzeug übelst

verzerrt. Außerdem läuft man bei dieser etwas »windigen« Konstruktion Gefahr, dass sich ein Saugnapf löst und die Kamera zu Boden stürzt, während die sich womöglich ebenfalls lösende Stange Schrammen in das Fahrzeug hauen könnte. Wer also teure Schäden an Kamera und Fahrzeug vermeiden will, lässt von solchen Konstruktionen besser die Finger.

ROLL-RIG

Gemeinsam mit dem Fotografen Jan Schimitzek habe ich eine selbst gebaute preisgünstige Alternative zu einem professionellen Rig getestet, mit einem gar nicht so schlechten Ergebnis. Man muss nur ein bisschen tricksen, um die technischen und physikalischen Unzulänglichkeiten des nachfolgend beschriebenen Roll-Rigs zu kompensieren. »Tricksen« bedeutet in diesem Fall, der Bildmontage und Retusche von digitalen Bildern mächtig zu sein. Wer das nicht beherrscht, sollte das Riggen besser lassen.

Aus einem simplen klappbaren Transportwagen (vulgo: Sackkarre) und einem zusätzlichen Paar Räder baute ich einen vierrädrigen Wagen, an dem mithilfe eines Einbeinstativs und einer Doppelklemme eine Kamera befestigt wurde. Dieser Kamerawagen wurde an der Location über eine Manfrotto-Teleskopstange (die normalerweise zum Aufhängen von Studiohintergrundkarton genutzt wird), einen kleinen Gelenkarm und einen Saugnapf mit Jans Seat Leon ST Cupra verbunden, den wir auf einem breiten befestigten Feldweg riggen wollten. Um einen möglichst ruhigen Lauf des Kamerawagens zu gewährleisten, legten wir einen Tapeziertisch auf den Weg, versuchten es aber später noch einmal mit zwei glatt geschliffenen Brettern, die ebenfalls ihren Zweck erfüllten.

Den Seat postierten wir in einem möglichst ebenen und glatten Bereich des asphaltierten Wegs. Die Lauffläche (in diesem Fall zunächst der Tapeziertisch ohne Beine mit einer darübergelegten Decke als zusätzlicher Dämpfung) musste exakt parallel zur Fahrtrichtung des Pkw ausgerichtet werden, ebenso das darauf gestellte Wälzchen.

Hightech im Feldeinsatz: Sackkarre auf Tapeziertisch mit Malervliesauflage; Kamera auf Einbeinstativ; Teleskopstange als starre Verbindung zum Pkw, der fotografiert werden soll.

34 mm :: f/11 :: 1/250 s :: ISO 200





Dieser Doppelsaugnapf hält die Teleskopstange sicher am Hero-Car fest, ohne Spuren zu hinterlassen.

Die fertige Rig-Aufnahme mit der nachträglich eingebauten unverwackelten Karosserie. Störende Elemente wurden aus dem Bild retuschiert. Der Schmutz am Auto nicht. Es sollte ja auch kein anti-septischer Werbeschuss werden, sondern lebendige Aktionfotografie!

Bildmontage

Die Kamera wurde ausgerichtet und per Fernauslöser betätigt. Um eine Belichtungszeit zu erzielen, die ausreichte, um einen Bewegungswischer zu erzeugen, musste ich vor das Objektiv einen Neutraldichtefilter ND8 schrauben, den niedrigstmöglichen ISO-Wert einstellen und bis auf Blende 25 abblenden! Nur so erreichten wir zwei Sekunden Belichtungszeit.

Jan bewegte seinen Pkw nur sehr langsam und vorsichtig. Wir kommunizierten per Walkie-Talkie, um zu verhindern, dass der Kamerawagen von seiner Unterlage kippte oder ein anderes Missgeschick passierte. Es ist gar nicht so leicht, völlig ruckelfrei anzufahren, gleichmäßig auf eine sagenhafte Geschwindigkeit von 1 Meter pro Sekunde zu beschleunigen und ebenso sanft wieder abzubremsen – das ganze Manöver auf einer Fahrstrecke von 2,5 Metern! Während Jan fuhr, betätigte ich den Fernauslöser, allerdings erst, nachdem der Wagen schon ein kleines Stück weit fuhr, um mögliche Er-schütterungen beim Anfahren abklingen zu lassen.





Es waren mehrere Versuche nötig, um ein brauchbares Bildergebnis zu erzielen. Knackscharf war keines davon – das konnte man schon auf dem Kameramonitor erkennen. Hauptsache war jedoch, dass sich die Räder sichtlich drehten und die Umgebung des Fahrzeugs verwischte. Um auch die Karosserie scharf abzubilden, fotografierte ich den Wagen noch einmal im Stillstand, ohne Änderung der Einstellungen.

Mit einer Ausnahme: Wir nahmen den Saugnapf samt Teleskopstange vom Wagen, um das Fahrzeug ohne dieses störende Detail zu knipsen. Aus diesem Standbild schnitt ich später den Seat aus – ohne die ruhenden Räder – und legte ihn als scharfe Ebene über das verwackelte Abbild in Bewegung. Der über dem Feldweg sichtbare Teil der Teleskopstange und ihr Schatten auf dem Boden mussten aus dem Bild herausretuschiert werden. Da sich Teile der Umgebung in den Seitenflächen des Pkw unverwischt spiegelten, wählte ich diese Flächen als Ebenen aus und wandte den Weichzeichnerfilter *Bewegungsunschärfe* darauf an. Die in Fahrtrichtung verwischten Ebenen legte ich mit etwas reduzierter Deckkraft über die der scharfen Reflexionen.

So entstand eine einwandfreie Rig-Aufnahme, die vielleicht nicht ganz höchsten professionellen Ansprüchen genügt, dafür aber mit einem Bruchteil des technischen, zeitlichen, personellen und finanziellen Aufwands realisiert werden konnte wie ein vergleichbares Motiv in der Werbefotografie.

TÜCKEN

Auch ein solch stark abgespeckter Rig-Schuss ist weitaus aufwendiger zu erstellen als eine normale Fotografie. Wer jedoch den Einsatz nicht scheut, kann auf diese Weise mit außergewöhnlichen Mitteln außergewöhnliche Bilder schaffen. Dafür muss man jedoch eine weitere tückische Hürde nehmen: Will man nicht nur auf Feldwegen und Parkplätzen in der freien Landschaft riggen, sondern auch in städtischer Umgebung, ist das Suchen und Finden geeigneter Locations mindestens genauso aufwendig wie die Fototechnik. Selbst für einen erfahrenen Location-scout wie mich war es eine echte Herausforderung, Örtlichkeiten aufzutreiben, an denen man für mehrere Stunden ein Fahrzeug und die Rig-Vorrichtung aufstellen kann – ohne die sonst nötigen Genehmigungen, Absperrungen und Locationgebühren, die bei einer professionellen Fotoproduktion selbstverständlich sind.

VIRTUELLES RIGGEN

Mit viel Übung und Gefühl kann man aus speziell für Fahrzeuge im Stand fotografierten Hintergrundbildern per Bildbearbeitung verwischte Backplates zaubern, die aussehen, als wären sie mithilfe einer Videoschiene, eines Skaterdollys oder eines Rigs produziert worden. Dazu setzt man den in Adobe Photoshop ab Version CC 2014 enthaltenen Pfad-Weichzeichner ein oder nutzt eine speziell für diese Zwecke konzipierte Software. Programme wie Virtual Rig oder Bleex gibt es in recht teuren Profiversionen, aber auch in abgespeckten Amateurversionen, die derzeit schon für 99 Euro angeboten werden. Allerdings haben diese Lightversionen nicht nur einen reduzierten Preis, sondern auch einen reduzierten Funktionsumfang und erlauben lediglich das Bearbeiten von Bildern mit begrenzter Auflösung.

QUADROKOPTER

Einen ganz anderen Ansatz, Dynamik und automobilen Fahrspaß in interessanten Bildern festzuhalten, verfolgte ich mit Unterstützung eines befreundeten Fotografen, der eine ferngesteuerte kamerabestückte Drohne und ein MG Cabriolet sein Eigen nennt. Wir trafen uns an einem frühen Junimorgen am Strand von Sankt Peter-Ording, der zu dieser Stunde noch weitgehend leer war. Olli brachte Sarah mit, ein hübsches Amateurmodell, das den MG fahren sollte, während Olli den Quadrokopter flog und ich ihn, den MG und das Modell in Aktion fotografierte. Guter Plan! Nicht ganz dem Plan folgen wollte das Wetter am breiten Nordseestrand. Je heller es wurde, umso mehr frischte die Brise auf und steigerte sich ins Stürmische.

Während mein Hund begeistert über den Strandparkplatz flitzte und Sarah sich in eine Decke wickelte, um nicht zu frieren, machte Olli die Drohne einsatzbereit. An der DJI Phantom 2 war eine GoPro 4-Actioncam an einem Gimbal aufgehängt. Ein Gimbal ist ein Stabilisator, der die Aufgabe hat, die Kamera verwacklungsfrei in der Waage zu halten, auch wenn das Fluggerät schwankt und taumelt. Kein leichter Job, wenn der Westwind bläst.

**Das Damenteam samt Cabrio am Strand:
Modell Sarah, Hund Lara und
die Drohne DJI Phantom 2.**

45 mm :: f/11 :: 1/500 s :: ISO 200



Bevor eine Drohne startet, muss sie kalibriert werden, damit sie weiß, wo oben und unten ist und wo sie wieder landen soll, falls die Fernsteuerung versagt. Auch unser Modell Sarah erhielt seine Anweisungen, wo hin es das Cabrio steuern sollte. Schließlich surrte der Quadrokopter los und flog einige Runden, während Sarah die verabredeten Kreise auf dem Sand zog. Olli konnte den Flug seiner Drohne und den Ausblick der GoPro auf einem Monitor an der Fernsteuerung verfolgen. Das Gerät war so eingestellt, dass es den gesamten Flug als Videosequenz aufzeichnete, gleichzeitig aber alle fünf Sekunden auch ein Standbild schoss.

Das Objektiv der GoPro 4 Black Edition an der Drohne hatte einen Bildwinkel von 170 Grad. Selbst aus wenigen Metern Höhe erfassete die Linse einen Großteil des Strandparkplatzes, in manchen Schwenks der Kamera sogar die Rotoren des Quadroopters. In der Aufsicht wurde aus dem Cabriolet rasch ein Spielzeugauto im Sand. Es war gar nicht so einfach, den Flug der Drohne und die Fahrt des Autos so aufeinander abzustimmen, dass die gewünschten Aufnahmen entstehen konnten, zumal der Wind immer stärker blies und die Drohne in Schieflage brachte, aus der sie auch der eingebaute Stabilisator nicht retten konnte. Nach einem Absturz aus mehreren Metern Höhe (der glimpflich im Sand endete) sahen wir uns deshalb gezwungen, die Aktion zu beenden und zum Frühstück ins nächste Strandhotel einzukehren.



Drohnenpilot Olli bereitet den Quadrokopter auf den Einsatz vor.

42 mm :: f/9 :: 1/800 s :: ISO 200

Die Drohne im Tiefflug, parallel zur Fahrtrichtung des Cabrios.

28 mm :: f/11 :: 1/400 s :: ISO 200





Der durch den großen Bildwinkel der GoPro geprägte Aufblick auf den Strandparkplatz und das cruisende Cabrio wurde per Objektivkorrektur entzerrt. Die Bewegungen des MG und seiner Räder wurden durch die kurze Belichtungszeit von 1/750stel Sekunde »eingefroren«.

© Oliver Berkhausen, GoPro 4 Black Edition (Bild entzerrt)

Hier erwischte die Drohne das Modell nur am Bildrand, weshalb auf eine Entzerrung des Originalfotos verzichtet werden musste.

© Oliver Berkhausen, GoPro 4 Black Edition
(Bild nicht entzerrt)



Das Objektiv der GoPro erzeugt eine Verzerrung ähnlich wie ein Fischaugenobjektiv. Diese Verzerrung kann man hinterher in der Bildbearbeitung weitgehend ausgleichen, beispielsweise per Photoshop oder Adobe Lightroom. Im Photoshop-Filtermenü findet man dazu das Tool *Objektivkorrektur*, das in neueren Versionen auch ein Korrekturprofil für die GoPro anbietet. Ähnliches Werkzeug ist in Lightroom und vermutlich auch in anderen Bildbearbeitungsprogrammen enthalten.

Mit dieser Objektivkorrektur werden die krummen Linien begradigt. Dabei verschwinden Teile der äußeren Bildbereiche im digitalen Orkus – zum Beispiel auch die manchmal ins Bild ragenden Rotoren der Drohne. Problematisch wird es, sobald sich das Hauptmotiv zu nah am Bildrand befindet. In solchen Fällen frisst die Entzerrung das Kernelement des Bilds teilweise auf, weshalb man dann auf die Objektivkorrektur leider verzichten muss.



8



MONTAGEARBEITEN

In der professionellen Fahrzeugfotografie sind Bildmontagen ein probates Mittel zur Motiverstellung. Man spart Kosten, gewinnt Flexibilität und ist unabhängig von Wetter und Jahreszeiten. Diese Vorteile kann auch ein Amateurfotograf mit Grundkenntnissen in der Bildbearbeitung und einem ausgereiften Vorstellungsvermögen für sich nutzen.





Eine frühe Bildmontage, erstellt im Jahre 2000 mit einem Opel Astra, der im Studio von Thomas Goos in Groß-Gerau passend zu einem Hintergrundbild fotografiert wurde, das ich aus Venedig mitbrachte.

© Thomas Goos (Fahrzeug) :: Charlie Dombrow (Hintergrund)

AVANTGARDE

■ Schon vor fast 20 Jahren erstellte ich die ersten Bildmontagen, fügte im Studio fotografierte Fotomodelle in speziell für diesen Zweck fotografierte Hintergrundbilder ein, um möglichst realistisch wirkende Composings zu erschaffen. Damals wurde natürlich noch auf Film fotografiert, und jedes Motiv musste erst gescannt werden, bevor man es bearbeiten konnte. Ich fotografierte auch Hintergrundbilder, in die man Fahrzeuge einsetzen konnte, Dias im Mittelformat, die ich auf meinen Reisen erstellte, um später einmal Autos oder Motorräder hineinzusetzen. So war der Plan.

Der Fotograf Thomas Goos war als Erster bereit, in diese Experimente einzusteigen. Thomas betrieb ein großes Fotostudio und überzeugte seinen Kunden Opel von der Idee, uns ein neues Fahrzeugmodell zur

Verfügung zu stellen. Den Astra fotografierten wir in seinem Studio passend zu einem Hintergrund, den ich zuvor auf dem Markusplatz in Venedig für diesen Zweck fotografiert hatte. Ich baute den Wagen in dieses Backplate ein, fügte sogar die richtigen Bodenreflexionen in der Karosserie hinzu. Das Ergebnis überzeugte auch die Firma Opel wohl. Thomas und ich produzierten weitere Composings mit Motorrädern und einem BMW Z3, doch leider fand sich damals kein Kunde, der schon bereit war, sich tatsächlich auf dieses neue Verfahren einzulassen.

Wir waren damals unserer Zeit etliche Jahre voraus. Avantgarde eben. Heutzutage sind Bildmontagen, Backplate-Shootings und CGI (*Computer Generated Images*) längst »State of the Art«. Mit den Mitteln der digitalen Fotografie und der elektronischen Bildbearbeitung ist es auch gar nicht so schwer, selbst Bildmontagen zu erstellen, die vom Ergebnis eines Shootings mit einem realen Auto an einer realen Location nicht zu unterscheiden sind.

Wir stellten damals auch einen BMW Z3 per Bildmontage direkt an den venezianischen Canale Grande.

© Thomas Goos (Fahrzeug) :: Charlie Dombrow (Hintergrund)





Das Chevrolet Bel Air Sportcoupé Baujahr 1955 fotografierte ich auf einem Feldweg in der Wetterau, also mitten in Deutschland, wo es nicht gerade sehr »amerikanisch« aussieht. In der Fahrzeugseite spiegelt sich der nahe Acker. Per Montage versetzt in diese Wüstenebene, könnte es allerdings auch der reflektierte Wüstenboden sein, der sich da spiegelt.

Bildmontage

KULISSENWECHSEL

Wer Fahrzeuge nicht nur abknipsen, sondern optisch anspruchsvoll inszenieren möchte, steht häufig vor dem Problem, zwar ein schönes Auto oder Motorrad als Modell zur Verfügung zu haben, aber keine passende Location in der Umgebung zu finden. Ab und zu passt auch die Jahreszeit so gar nicht zum Modell. Ein offenes Cabrio im tristen Winter mutet eher seltsam an.

Mit einem digitalen Kulissenwechsel lassen sich solche Probleme vergleichsweise einfach lösen. Voraussetzung ist zunächst einmal, eine Sammlung geeigneter Hintergrundmotive anzulegen. Solche Bilder kann man zwar auch bei darauf spezialisierten Bildagenturen kaufen (zum Beispiel bei www.cgibackgrounds.com), doch wenden sich diese Quellen an professionelle Anwender und sind für Hobbyfotografen gewiss zu

teuer. Ich fotografiere seit vielen Jahren Hintergrundmotive für Personen- und Fahrzeugfotografie und stelle immer wieder fest: Man kann gar nicht genug davon im Archiv haben! Am besten also beginnen Sie sofort nach der Lektüre dieses Kapitels, Ihr eigenes Backplate-Archiv anzulegen.

Ein Fahrzeug, das Sie bewusst fotografieren, um es danach in einen anderen Hintergrund zu versetzen, müssen Sie speziell für diesen Zweck platzieren und inszenieren! Ein irgendwohin gestelltes Auto auszuschneippen und in irgendeinen neuen Hintergrund zu kopieren, wird kaum zu einem brauchbaren und glaubwürdigen Ergebnis führen.

In der Regel sollte man zuerst ein Hintergrundbild wählen oder produzieren und dazu passend das Fahrzeug arrangieren. Bei der Erstellung des Fahrzeugfotos müssen das Licht, die Perspektive, die Kameraposition und selbst die Brennweite weitgehend auf die Verhältnisse im

Die Sandgrube, in der dieser Land Rover Defender nun steht, war auch für ein Allradfahrzeug nicht zugänglich. So fotografierte ich den Defender am Rand der Grube im passenden Licht und Winkel, knipste den Hintergrund separat und baute beide Teile zusammen.

Bildmontage





Die alte Tankstelle steht vor dem Automuseum Central Garage in Bad Homburg, einem ehemaligen Autohaus. Als ich das Goggomobil in diesen Hintergrund einfügte, ersetzte ich auch den Untergrund, der im Museum aus Verbundplaster besteht.

Bildmontage

Hintergrundbild abgestimmt werden. Das bedarf der Übung und einiger Grundkenntnisse. Diese Grundkenntnisse versuche ich Ihnen an dieser Stelle zu vermitteln. Üben müssen Sie schon selbst!

BACKPLATE-SHOOTINGS

Wer ein Composing-taugliches Hintergrundbild fotografieren möchte, muss sich bei der Wahl der Location und beim Fotografieren derselben möglichst schon vorstellen können, wo und wie in diesem Bild einmal ein Fahrzeug stehen oder fahren könnte und wie sich das zum Zeitpunkt des Backplate-Shootings herrschende Licht auf dieses Fahrzeug auswirken würde. Im Grunde genommen erstellt man ein Fahrzeuggbild ohne Fahrzeug darin. Dieses fügt man ja erst später hinzu, muss aber schon

beim Einrichten des Hintergrundbilds auf verschiedene Parameter achten, damit das Fahrzeug nachher ins Bild passt und dort nicht wie ein Fremdkörper wirkt.

Hat man eine geeignete Location entdeckt und ist mit den Licht- und sonstigen Bedingungen dort zufrieden, stellt man die Kamera auf ein Stativ und richtet sie so ein, als würde man ein imaginäres Gefährt anvisieren. Man sollte also sicherstellen, dass man im Bild eine leere Fläche vorfindet, die groß genug ist, um darauf ein Fahrzeug aufzustellen.

Innerhalb dieser Fläche sollte man seinen Fokuspunkt suchen, einstellen und fixieren, ungefähr dort, wo man später die Vorderseite des Fahrzeugs platzieren würde. Sodann blendet man so weit ab, wie man es auch für das angepeilte Vehikel tun würde. Die Belichtungszeit ergibt sich aus den vorgefundenen Lichtbedingungen und der Blende. Da man meist vom Stativ aus fotografiert, spielt diese Zeit oft eine untergeordnete Rolle.

Dieses Hintergrundmotiv (mitgebracht aus Südfrankreich) bettet förmlich darum, ein Fahrzeug hineinzustellen!
Der Fokus liegt selbstverständlich auf dem Asphalt, etwa dort, wo die blauen Flecken auf der Straße sind.

60 mm :: f/16 :: 1/320 s :: ISO 200





Man richtet die Kamera in der Waagrechten aus, kann aber auch den Horizont absichtlich kippen lassen, um mehr Dynamik ins Bild zu bringen. Die Kamerahöhe sollte man – sofern an der Location möglich – variieren, um sich nicht auf einen einzigen Blickwinkel festlegen zu müssen. Schießen Sie Ihr Backplate also am besten aus einer tiefen Kameraposition, danach aus einer Höhe, die Sie beim Bücken erreichen würden, und anschließend noch einmal aus normaler Augenhöhe.

Falls Sie Probleme haben, diese Einstellungsunterschiede am späteren Bild noch zu erkennen, notieren Sie sich jeweils die Bildnummer und dazu die eingestellte Höhe. Sie sollten sich auch den Winkel notieren, in dem die Sonne zum Zeitpunkt des Auslösens über dem Horizont steht, sowie die Richtung, aus der sie scheint.

Links: In diesem Naturschutzgebiet sind Autos eigentlich nicht erlaubt. Kein Problem, wenn Sie sie erst hinterher ins Bild montieren!

42 mm :: f/16 :: 1/320 s :: ISO 200

Lichtstrahlen wie diese hat man nicht alle Tage. Sie machen aus dieser unspektakulären Kurve ein interessantes Hintergrundbild.

200 mm :: f/16 :: 1/200 s :: ISO 200





Der ins Bild gestellte Maßstab ist exakt 50 cm lang und vermittelt nicht nur die korrekten Dimensionen in diesem Bild, sondern auch die Richtung des einfallenden Lichts.

55 mm :: f/11 :: 1/500 s :: ISO 200

Manchmal fotografiert man Flächen, auf denen die Dimensionen her-nach schwer zu erkennen sind. Für solche Fälle könnten Sie einen Maßstab mitführen, den Sie einmal sichtbar im Bild platzieren, um dasselbe Bild gleich danach noch einmal ohne diesen Maßstab aufzunehmen. Ich habe einen genau 50 cm langen Stab dabei, den ich mittels eines daran geschraubten Tellers senkrecht im Foto aufstellen kann. So kann ich an diesem Pömpel ermessen, wie groß mein Fahrzeug an dieser Stelle abgebildet werden muss, und ersehe aus dem Schatten, den dieser Stab wirft, auch noch die Lichtrichtung.

PASS-BILDER

Die Frage, ob zuerst das Huhn oder das Ei vorhanden sein sollte, lässt sich bei den für eine realistisch anmutende Bildmontage nötigen Teilen leicht beantworten: Zuerst sollte der spätere Bildhintergrund vorhanden sein. Ob man ihn aus dem Archiv sucht oder speziell für ein bestimmtes Montagemotiv fotografiert, spielt keine Rolle. Passend zu diesem Hintergrund suchen Sie eine Location in Ihrer Umgebung (oder dort, wo das zu fotografierende und einzusetzende Fahrzeug zu Hause ist), deren Bedingungen denen Ihres Backplates ähneln.

Wichtig ist dabei auch der Untergrund, auf den Sie das Fahrzeug stellen. Bodenstrukturen spiegeln sich in Teilen der Karosserie wider, in Seitentüren, in Kotflügeln, in Stoßstangen etc. Je stärker diese Teile reflektieren, umso wichtiger wird es, die Bodenstruktur im Fahrzeugbild anzupassen.

Kaum jemand wird wahrnehmen, dass es sich bei diesem Motiv um eine Bildmontage handelt. Das Licht auf dem Cadillac Fleetwood, Baujahr 1941, und seinem Besitzer/Chauffeur entspricht exakt dem Licht im zuvor fotografierten Hintergrundbild. Perspektive und Proportionen sind exakt angepasst. Auch die Spiegelungen des Untergrunds in Lack und Chrom der Limousine stimmen weitgehend überein.

Wo der Cadillac tatsächlich fotografiert wurde?

Bildmontage





Stellen Sie das Gefährt beispielsweise auf einen Kiesboden, wirkt sein Spiegelbild im Fahrzeug eher befremdlich, wenn Sie es in einen Hintergrund mit einem Untergrund aus Verbundpflaster verpflanzen.

Platzieren Sie Ihre Kamera so, dass ihre Höhe über dem Boden und ihr Neigungswinkel zu diesem möglichst den Werten entsprechen, die bei der Aufnahme des Hintergrundbilds galten. Dabei sollte unbedingt auch die Lichtrichtung nachempfunden werden, aus der das Hauptlicht (normalerweise die Sonne) im Backplate schien. Auf ein paar Grad kommt es dabei nicht an.

Den Metadaten Ihres Hintergrundbilds können Sie entnehmen, welche Brennweite und Blende Sie einsetzen sollten, wenn Sie den Vordergrund - also das Fahrzeug - passend dazu fotografieren möchten. Diese Werte zeigt Ihnen Ihr Rechner an, sobald Sie ein Bild in einem Bildbearbeitungsprogramm wie Photoshop öffnen. In Photoshop finden Sie die genauen Daten unter *Datei/Dateiinformationen/Kameradaten*. Die für das Hintergrundbild genutzte Blendeneinstellung sollten Sie übernehmen, ebenso

Oben: Während einer Reise durch Südfrankreich schoss ich dieses Hintergrundbild. Der Fokus liegt auf der freien Fläche im Vordergrund. Die Grasbüschel zeigen die ungefähren Dimensionen an.

50 mm :: f/11 :: 1/500 s :: ISO 100

Rechts oben: Der Buick Roadmaster, Baujahr 1955, der mitten in Deutschland passend für den Hintergrund aus Südfrankreich fotografiert werden sollte, wurde auf einen unbefestigten großen Platz gestellt, passend zu Licht und Untergrund im Backplate. Um auch die Kühlerfigur freistellen zu können, wurde ein Aufheller hinter dem Kühler platziert. Die Autofenster auf der Rückseite des Fahrzeugs wurden mit Transparentpapier abgeklebt.

60 mm :: f/11 :: 1/640 s :: ISO 200

Rechts unten: Um auch die Sensoren am vorderen Radkasten erkennen und freistellen zu können, wurde in einer zusätzlichen Aufnahme auch dieses Fahrzeugdetail vom Hintergrund optisch isoliert. Der Besitzer des Buick assistierte.

60 mm :: f/11 :: 1/640 s :: ISO 200





Die fertige Bildmontage zeigt den Buick glaubwürdig in seiner neuen Umgebung stehend, mit allen Details innen und außen.

Bildmontage

die Brennweite. Zumindest bei statischen Motiven spielt die Belichtungszeit dagegen keine Rolle, sondern kann den Lichtbedingungen an Tag und Ort des Fahrzeugshootings angepasst werden.

Ihr Fahrzeug platzieren Sie möglichst so, dass sich alle Teile – insbesondere die kleinen diffizilen – möglichst gut vom Hintergrund abheben, damit Sie diesen hinterher spurlos entfernen können. Achten Sie darauf, dass sich nichts in Ihrem Fahrzeug spiegelt, was später im neuen Hintergrundbild seltsam oder »falsch« aussehen könnte. Um sicherzugehen, dass auch schwierige Details erkannt und freigestellt werden können, stellen Sie eine möglichst nicht reflektierende, unstrukturierte, neutrale Fläche dahinter – zum Beispiel einen Aufheller, damit sich die Kleinteile davor gut erkennbar abheben.

PFADFINDER

Um das Bild eines Fahrzeugs aus der Umgebung, in der es fotografiert wurde, herauszulösen und in einen anderen Hintergrund zu versetzen, muss das Gefährt perfekt freigestellt werden. In der Fahrzeugfotografie nutzt man dazu am besten Pfade, also Vektorgrafiken, mit denen man die Umrisse eines Fahrzeugs und all seiner Details, die vom Hintergrund befreit werden müssen, nachzeichnet. Ist eine Fläche mit einem Pfad umrissen und der Pfad geschlossen, kann man ihn in eine Auswahl mit harter oder weicher Auswahlkante verwandeln. Diese Auswahl verwandelt man wiederum in eine neue Ebene und zieht diese auf das vorgesehene neue Hintergrundmotiv.

Je nach Beschaffenheit des Hintergrunds und der Perfektion der Abgrenzung des freizustellenden Fahrzeugs gegen diesen kann man gelegentlich auch andere Freistellwerkzeuge nutzen. In Photoshop kommt beispielsweise auch mal das Zauberstab-Werkzeug zur Anwendung oder der Auswahldialog *Farbbereich*.

Es gibt auch spezielle Freistellprogramme wie CutOut Professional aus dem Franzis Verlag oder Smartmask von Akvis, doch sind sie eigentlich für komplexere Freistellaufgaben (Haare, Glas etc.) konzipiert. Für das Freistellen an Fahrzeugen meist zu findender mehr oder weniger scharfer Kanten eignen sich meiner Meinung nach Pfade am besten.

Dieser Wagen steht vor einer fast ebenmäßigen Sichtbetonwand und ist so sehr einfach freizustellen.

52 mm :: f/11 :: 1/160 s :: ISO 200





Mit dem Zeichenstift-Werkzeug entlang der Außenkontur eines Fahrzeugs gelegte Pfade sind im Druck kaum zu erkennen, weshalb dieser (unfertige) Pfad samt Vektorkurve rot nachgezeichnet wurde.

Um in Photoshop einen Pfad zu legen, zeichnen Sie die Konturen des Fahrzeugs oder einzelner Teilbereiche desselben mit dem **Zeichenstift**-Werkzeug in kleinen Schritten nach. Vergrößern Sie den Bereich, den Sie gerade bearbeiten, dazu am besten auf 100, 200 oder bei feinen Details sogar auf 300 %. Die einzelnen Pfadpunkte werden durch Vektorlinien miteinander verbunden. Bei gekrümmten Konturen machen Sie einfach viele kurze Trippelschritte. Sie können die Vektorlinien auch zu Kurven biegen, indem Sie beim Pfadzeichnen die **[Alt]**-Taste drücken und an den nun angezeigten kleinen Hebeln ziehen.

Bleiben Sie mit Ihrem Pfad stets innerhalb der Konturen des freizustellenden Objekts. Es bedarf einiger Übung, die Distanz eines Pfads zur absoluten Außenkante des Objekts so zu wählen, dass keine Hintergrundpixel mit ausgewählt werden, die Sie nachher zeitaufwendig wieder entfernen müssten.

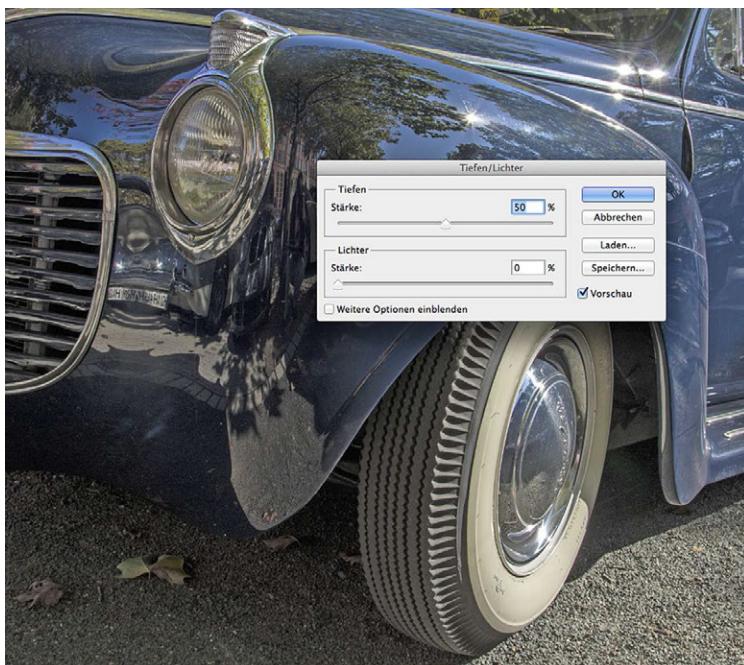
Da nicht immer alle Kanten eines fotografierten Fahrzeugs knackscharf abgebildet sind, sollten Sie nie versuchen, das komplette Gefährt mit einem einzigen Pfad freizustellen, sondern stets in Teilschritten. So können Sie in den Bereichen mit einer richtig scharfen Außenkante einen dort gelegten Pfad in eine Auswahl mit einem nur geringen Weichheitsgrad (zum Beispiel 0,5 Pixel) umwandeln, während Sie Kanten, die schon ein wenig unschärfer werden, mit einer etwas weicheren Auswahlkante versehen (beispielsweise 1-2 Pixel).

Ist der jeweilige Pfad geschlossen, wandeln Sie ihn in eine Auswahl um, für deren Rand Sie im entsprechenden Dialogfeld einen Weichheitsgrad

einstellen können. Ein minimaler Weichheitsgrad für die Außenkante sollte immer gewählt werden, weil eine absolut harte Kante unnatürlich aussieht.



In den Schattenpartien dieses Fahrzeugteils ist nicht zu erkennen, wo das Fahrzeug aufhört und der Boden anfängt.



Dupliziert man die Ebene und reduziert die Schwärzen durch die Regler Tiefen und Lichter, kann man genau erkennen, wohin der Pfad gelegt werden muss. Die spätere Auswahl erfolgt natürlich aus der unveränderten Hintergrundebene.

In manchen Bereichen eines Fahrzeugfotos ist der Übergang zwischen Bereichen, die noch zum Vehikel gehören, und dem Hinter- oder Untergrund kaum oder gar nicht zu erkennen. Meistens sind diese Bereiche der Unterboden, der sich mit dem Schatten des Fahrzeugs zu einer dunklen Fläche mischt, oder die Standflächen der Reifen. Um in diesen Bereichen nicht – im wahrsten Sinne des Wortes – im Dunkeln herumstochern und den konkreten Verlauf der Außenkanten erraten zu müssen, gibt es einen simplen Trick:

Duplizieren Sie die Bildebene, auf der Sie den Pfad zeichnen wollen, und reißen Sie auf der Duplikatenebene die Schwärzen auf, indem Sie mit den Reglern *Tiefen* und *Lichter* die Tiefen auf 50 oder mehr Prozent reduzieren. In der nunmehr kontrastarmen Bildumgebung können Sie genau erkennen, wo der Reifen oder der Auspuff aufhört und der Unter- oder Hintergrund beginnt. Haben Sie Ihren Pfad gelegt, aktivieren Sie wieder die normal belichtete Ebene; der Pfad wird automatisch auf diese übertragen.

Haben Sie alle Teile des Fahrzeugs ordentlich in Einzelschritten freigestellt, reduzieren Sie die einzelnen Ebenen auf eine einzige – außer natürlich der Hintergrundebene, über der nun das freigestellte Fahrzeug schwebt. Den Schatten des Fahrzeugs und die Durchblicke durch die Fenster bearbeiten Sie erst in weiteren Schritten.

Ziehen Sie jetzt nur das Fahrzeug ohne Schatten und mit dem immer noch durch die Fenster sichtbaren Hintergrund auf Ihre geöffnete Backplate-Datei. Die übertragene Fahrzeugebene über dem neuen Hintergrund dürfen Sie noch nicht schärfen und nicht skalieren! Das heben wir uns für später auf.

DURCHBLICK

Ist der freigestellte Wagen auf den neuen Hintergrund gezogen, dort richtig platziert und skaliert, sieht man durch die Fenster des Fahrzeugs immer noch den »alten« Hintergrund. Im Idealfall ist dieser alte Hintergrund eine helle, unstrukturierte Fläche, weil man so schlau war, schon bei der Aufnahme des Fahrzeugs an den späteren Durchblick durch die Scheiben zu denken.

So kann man sich die Postproduction wesentlich erleichtern, indem man an sämtlichen Stellen, an denen man durch die Fensterscheiben des Fahrzeugs schauen kann, hinter dem Wagen beispielsweise einen weißen Aufheller aufstellt (oder von dem Fahrzeugbesitzer festhalten lässt). Reicht der Aufheller nicht für alle Scheiben, macht man mehrere Fotos mit identischer Einstellung und verschiebt die Fläche von Bild zu Bild.



Um meinen Caddy per Bildmontage in eine längst abgerissene Halle transplantieren zu können, fotografierte ich ihn in einer vergleichbaren Lichtsituation in der überdachten Durchfahrt einer Siloanlage. Die Scheiben auf der von der Kamera abgewandten Seite des Kleintransporters klebe ich mit Transparentpapier ab.

58 mm :: f/11 :: 1/15 s :: ISO 200

Alternativ klebt man auf der von der Kamera abgewandten Seite des Fahrzeugs alle Scheiben von außen ab. Ich verwende dazu weißes Transparentpapier, das beispielsweise Architekten oder Bauzeichner benutzen (bzw. früher benutzt haben), um ihre Pläne darauf zu zeichnen. Dieses durchscheinende Papier klebe ich möglichst falten- und lückenlos am Fahrzeug an. Dazu benutze ich Kreppklebeband, das sich leicht und spurlos vom Lack auch wieder ablösen lässt.

Das Papier wird so aufgeklebt, dass alle Fahrzeugteile, die man später noch sehen muss – beispielsweise der Rückspiegel –, sichtbar bleiben, während der Hintergrund komplett ausgeblendet wird. Dabei kann noch Licht durch das Papier ins Fahrzeug fallen. Alle Teile der Innenausstattung, die erhalten bleiben müssen, bleiben so gut sichtbar.



Die »Klebeseite« des Transporters. Das Transparentpapier wurde per Kreppklebeband fixiert.

24 mm :: f/11 :: 1/100 s :: ISO 200

Ist das Fahrzeug in der richtigen Größe an der richtigen Stelle im neuen Hintergrund als eigene Ebene platziert, wähle ich auf der Fahrzeugebene sämtliche Fensterenteile aus, durch die man den neuen Hintergrund sehen können muss. Meist genügt es, diese milchig weißen Flächen mit dem Zauberstab-Werkzeug auszuwählen. An Stellen, die so nicht erfasst werden können, ergänzt man die Auswahl mit dem Lasso-Werkzeug oder dem Zeichenstift-Werkzeug.

Sind alle nötigen Fensterflächen ausgewählt, ist es oft ratsam, die Auswahl um 1 Pixel zu erweitern (in Photoshop: *Auswahl/Auswahl verändern/Erweitern*), um weiße Ränder an den Fensteraußenkanten zu vermeiden.

Sodann aktiviert man die neue Hintergrundebene und erstellt auf ihr eine Auswahl mit weicher Auswahlkante (beispielsweise 0,5-1 Pixel). Aus dieser Auswahl macht man eine neue Ebene, die man im *Ebenen-Bedienfeld* ganz nach oben verschiebt, sodass die neue Ebene mit den ausgewählten Hintergrundteilen, die man durch die Scheiben sehen könnte, nun über der Fahrzeugebene angeordnet ist.

Letztlich muss man die *Deckkraft* dieser neuen Ebene nur noch so weit reduzieren, dass man den Eindruck gewinnt, tatsächlich durch die Scheiben blicken zu können. Je nachdem, ob die Fahrzeugscheiben getönt sind oder nicht, kann dieser Wert bei 25 bis 40% *Deckkraft* liegen.

SCHATTENSPIELE

Der schwierigste Teil einer glaubwürdigen Bildmontage ist nicht der Freisteller oder das Übertragen eines Bauteils in eine neue Bildumgebung, sondern der korrekte Schattenwurf. Für die allermeisten Fotografen sind Schatten einfach da, wo kein Licht hinkommt. Da sich kaum jemand Schatten genauer anschaut, weiß auch kaum jemand, wie man einen natürlich wirkenden Schatten rekonstruiert. Ein Schatten ist eben nicht nur ein dunklerer Bereich im Bild.

Es gibt Schlagschatten, diffuse Schatten, Kernschatten, Halbschatten und viele mögliche Mischformen diverser Schatten, stets abhängig von dem im Bild vorhandenen Licht. Nur wer die Schattenspiele beherrscht, kann auch realistisch wirkende Bildmontagen erschaffen, die dem unvoreingenommenen Betrachter nicht »irgendwie seltsam« vorkommen.

Theoretisch könnte man natürlich den tatsächlichen Schatten des Fahrzeugs, das man in einen anderen Hintergrund versetzt, ausschneiden. Praktisch jedoch hat der durch den Schatten noch sichtbare Boden im Ursprungsbild wahrscheinlich eine andere Struktur und Farbe als der Boden im neuen Backplate, und so passt das leider nur sehr selten zusammen. Man muss also einen glaubwürdigen Schatten neu konstruieren – am besten exakt nach dem Vorbild des Originalschattens im Ursprungsbild.

Dem Originalschatten nachempfundene Schattenebene mit Verläufen und unterschiedlich weichen Kanten.

16 mm :: f/16 :: 1/50 :: ISO 400



Ich zeichne dazu meistens die Form des Originalschattens mit dem Zeichenstift-Werkzeug nach, erstelle eine Auswahl mit einer recht harten Auswahlkante (z. B. 1 Pixel) und übertrage diese Fläche in den neuen Hintergrund. Die Schattenebene wird entsprechend der dort schon eingesetzten Fahrzeugebene platziert und skaliert, anschließend fixiert und mit der richtigen Schattenfarbe gefüllt. Die Schattenfarbe ersieht man aus den anderen Schatten im neuen Hintergrund; sie ist nicht immer nur eine Abstufung von Grau, sondern kann mehr, mal weniger Blau enthalten.

Nun kommt der schwierige Teil. Die Außenkanten der in diesem Stadium noch mit 100% Deckkraft dargestellten Schattenfläche müssen entsprechend dem Vorbild im Ausgangsfoto weichgezeichnet werden. Dies führt mich meist mit dem Radiergummis-Werkzeug und einer angepassten großen und weichen Pinselspitze durch. Anschließend senkt man die Deckkraft der Ebene so weit ab, dass sie der Licht- und Schattensituation im neuen Hintergrund entspricht.

Da der Schatten an manchen Stellen dunkler sein muss als an anderen, umreißt man diese Stellen grob mit dem Zeichenstift-Werkzeug, erstellt eine Auswahl (die auch aus dem Hintergrundbild stammen kann), fixiert sie und füllt sie wieder mit der Schattenfarbe.



Anschließend wird auch diese Schattenteilfläche weichgezeichnet (z. B. mit dem Filter *Gaußscher Weichzeichner*) und die Deckkraft so weit gesenkt, bis sie jener im echten Vorbildschatten ähnelt.

An jenen Stellen, an denen die Reifen auf dem Boden aufstehen, entsteht auf dem Boden meistens ein ziemlich scharf begrenzter fast schwarzer Kernschatten. Diesen kann man auch mit dem *Nachbelichter-Werkzeug* und einer kleinen Pinselspitze direkt unter der Standfläche auf den Boden im Hintergrundbild malen.



Reduziert man nun alle Ebenen auf die Hintergrundebene und speichert das Ergebnis seiner Bastelarbeit, sollte man stets auch die Montagedatei mit allen getrennten Ebenen abspeichern, zumindest so lange, bis man sicher ist, dass sich in das Montagewerk kein Fehler eingeschlichen hat, den man noch nachträglich in der betroffenen Ebene nachbessern könnte. Die Ebenen bleiben erhalten, wenn Sie die Montagedatei beispielsweise im TIF- oder im PSD-Format speichern.

In der finalen Version dieser Bildmontage wurden die Lichtbündel aus dem Oberlicht nachempfunden und als hellere Strahlen über das Heck des Kleintransporters gelegt. Die vordere Fahrzeugseite blieb relativ dunkel, um den Effekt nicht zu verfälschen. Schließlich ist Glaubwürdigkeit einer der wichtigsten Aspekte einer gelungenen Bildmontage. Die (scheinbare) Durchsicht durch die Fahrzeugscheiben wurde der unterschiedlichen Scheibenfärbung angepasst - hinten sind sie dunkler getönt.

Bildmontage



KLEINWAGEN

Grundsätzlich lassen sich alle Techniken und Praktiken der Fahrzeugfotografie auch auf maßstäblich verkleinerte Modellfahrzeuge anwenden. Dafür benötigt man weniger Platz und mehr Akkuratesse. Mit ein wenig Fantasie und Geschick kann man großartige Bilder kleiner Wagen machen.

9





1. PIATZ GP SPANIEN '96 M.SCHUMACHER



Diorama eines Boxenstopps des Ferrari von Michael Schumacher während der Weltmeisterschaft 1996. Das Modell im Maßstab 1:43 baute Peter Herbold vom Modellbauladen homburgmodell (www.homburgmodell.de). Beleuchtung per Lightpainting mit einer kleinen LED-Flächenleuchte.

58 mm :: f/16 :: 2 s :: ISO 50

MODELLFAHRZEUGE

■ Wer gern schöne Autos sammelt, aber weder einen prall gefüllten Geldspeicher noch eine eigene Tiefgarage sein Eigen nennt, füllt vielleicht lieber eine Vitrine im Wohnzimmer mit Miniaturausgaben seiner Lieblingsvehikel. Andere bauen maßstabsgerechte Modelle und möchten das Ergebnis tage- oder wochenlanger Fummelarbeit in einem genauso großartigen Foto präsentieren. Fotografisch lassen sich Modellfahrzeuge sehr schön als Tabletop-Aufnahmen inszenieren. Alle üblichen Beleuchtungsmethoden von Tageslicht über Kunstlicht und Blitzlicht kann man hier genauso einsetzen wie bei den großen Vorbildern. Auch



die meisten Fototechniken aus der »echten Welt« lassen sich in den Modellbaubereich übertragen, beispielsweise Lightpaintings, Rig-Aufnahmen und Bildmontagen.

Je nach Größe und Maßstab des Modells benötigt man eine Makrolinse oder ein gewöhnliches Objektiv, das eine möglichst kurze Naheinstellgrenze aufweist. Da im Nahbereich die Schärfentiefezone – der fokussiert abgebildete Bereich in einem Foto – erheblich schrumpft, müssen Sie so weit wie irgend möglich abblenden, es sei denn, Sie möchten absichtlich Teile des Modells in der Unschärfe auflösen. Blende f/16 ist gerade so möglich, Blende f/22 ist besser, Blende f/32 ist empfehlenswert – soweit am Objektiv vorhanden.

Manche Modellbauer basteln gleich ein ganzes Diorama um ihr Fahrzeugmodell herum. Man könnte das Modell jedoch auch mit weit weniger Aufwand in eine »realistische« Umgebung versetzen, natürlich mittels einer Bildmontage. Dazu muss man zuvor einen passenden Hintergrund fotografieren und das Modell so beleuchten und ablichten, dass es sich glaubhaft in diesen Hintergrund einfügt.

Mit einem hinter das Modell montierten Backplate, das einer F1-Box ähnelt, wirkt das Modell schon sehr lebendig. Den Boxengassenhintergrund fotografierte ich an einer Feuerwache.

Bildmontage





LIGHT AND SLIDE

Modellfahrzeuge eignen sich hervorragend für die effektvolle Beleuchtung per Lightpainting. Man benötigt eigentlich nur eine kleine LED-Flächenleuchte und einen möglichst dunklen Raum, in dem man das Modell aufstellt und ausleuchtet. In Photoshop legt man anschließend mehrere deckungsgleich aufgenommene Beleuchtungsvarianten übereinander, verrechnet sie mit dem Ebenen-Mischmodus *Aufhellen* und kann auf diese Weise beeindruckende Ergebnisse erzielen.

Mit meiner einen Meter langen Videoschiene habe ich erfolgreich versucht, das Modell eines Chevrolet Camaro, Baujahr 1968 auf einem Tisch zu riggen. Ich schraubte eine alte Blitzschiene an den Boden der Kamera, bevor ich diese auf den Schlitten des Sliders setzte. An der Blitzschiene befestigte ich einen Gelenkkarm, diesen wiederum mit einem starren Draht (aus einem Drahtkleiderbügel) und einem Klebeband am Unter-

Hennessey Venom GT Baujahr 2014, ein Modell der Firma AutoArt im Maßstab 1:18. Effektausleuchtung per Lightpainting. Untergrund: Handschleifpapier.

60 mm :: f/20 :: 2 s :: ISO 100 :: Lightpainting

Miniatur-Rig-Aufbau mit einer Videoschiene, der darauf gleitenden DSLR und dem an der Kamera befestigten Gelenkkarm, der mittels eines Drahts mit dem Modellauto verbunden ist, um dieses zu ziehen oder zu schieben. Die DVD-Hüllen bildeten die gelben Streifen im Hintergrund, die es zu verwischen galt. Rechts im Bild die LED-Flächenleuchte, die für die Ausleuchtung des Sets und das Lightpainting eingesetzt wurde.

28 mm :: f/16 :: 0,5 s :: ISO 200



boden des Fahrzeugmodells. Das Camaro-Modell wählte ich hauptsächlich deshalb aus, weil seine Vorderachse nicht lenkbar war; dies trug erheblich zu einem ruhigen Radlauf bei.

Ich stapelte ein paar DVD-Hüllen am Tischrand auf, um etwas im Hintergrund verwischen zu lassen, und schob die Kamera auf der Schiene ein gutes Stück weit vor und zurück. Der Camaro folgte zwar ohne Mucken, wackelte aber doch ein wenig während der kurzen Fahrt, die ich mit Belichtungszeiten zwischen 0,5 und 1 Sekunde einfing. Die Folge war ein guter Rig-Effekt mit einem leicht unscharfen Auto, das letztlich einer besseren Ausleuchtung bedurfte.

Kamera und Modell blieben unverändert miteinander verbunden auf dem Tisch stehen, während ich den Raum verdunkelte und mit meiner LED-Flächenleuchte das Fahrzeugmodell in mehreren Varianten aus-

Im Originalfoto, das mit dem Miniatur-Rig entstand, ist die Karosserie des Camaro leicht verwackelt und nicht besonders schön beleuchtet. Natürlich ist noch der Zugdraht zu erkennen, der das Modelfahrzeug mit dem Ausleger an der Kamera verband.

26 mm :: f/11 :: 0,5 s :: ISO 400





Das finale Motiv mit einem leichten Schmutzfilm auf dem Boden und der per Lightpainting ausgeleuchteten, im Stand scharf fotografierten Karosserie des Camaro, die passgenau über das unscharfe Originalobjekt gelegt wurde.

Bildmontage

leuchtete. Dabei musste ich (wie bei jedem Lightpainting) tunlichst darauf achten, alle Teile des Kleinwagens in effektvolles Licht zu tauchen, keines zu vergessen und nichts zu stark zu beleuchten.

In der Postproduction musste ich nun nur noch die Ebenen des Lightpaintings per Ebenen-Mischmodus *Aufhellen* zusammenfügen und die fokussierte Karosserie des Camaro mittels *Pfadauswahl*-Werkzeug aus dem Standfoto schneiden und in das geriggte Bild einsetzen, sodass die verwackelten Fahrzeugteile verdeckt wurden und nur die drehenden Räder sichtbar blieben.

Der Zugdraht wurde wegretuschiert, die etwas zu glatt geratene Tischplatte mit einem per Pinselpuren und Bewegungsunschärfe auf einer transparenten Ebene erzeugten »Schmutzfilm« versehen und alle Ebenen zu einem zwar sehr cleanen, aber auch sehr dynamischen Bild zusammengefügt. Würde man diese Technik vertiefen und ausbauen, ließen sich damit gewiss beeindruckende Tabletop-Motive erzielen.

SCALERIG®

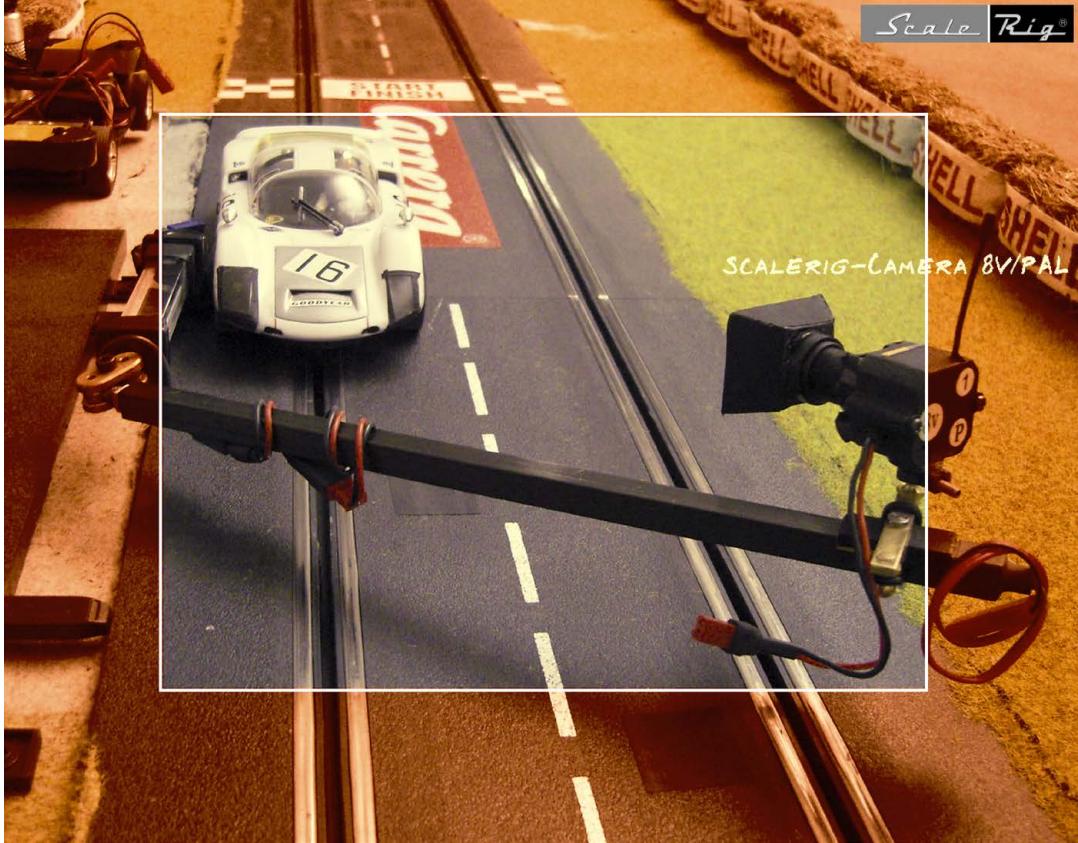
Holger Gruss ist Fotograf und Rig-Operator (www.gruss-photography.com). Er montiert die Spezialausleger an Fahrzeuge, um zusammen mit Fotografen in und aus aller Welt die neuesten Automodelle in scheinbar flotter Fahrt zu inszenieren. Seit 20 Jahren entwickelt er zusammen mit Olaf Jablonski, dem Inhaber der Firma move 'n shoot (www.move-n-shoot.com), Rig-Systeme für Foto und Film und betreut die Einsätze dieser mittlerweile ausgereiften und sehr vielfältig einsetzbaren Geräte on location weltweit.

Zum Ausgleich der stets nach neuen Superlativen lechzenden Werbefotografiewelt entwickelte und baute Holger 2008 ein Miniatur-Rig für Slotracing Cars im Maßstab 1:24. Im Rahmen seines emotionalen Kunstprojekts ScaleRig® (www.scalerig.com) riggte er Carrera-Rennautos auf einer Modellanlage und stellt seit 2013 die dabei entstandenen Fotos als großformatige Fine-Art-Prints mit Autoklarlack-Lackierung aus. Diverse Magazine berichteten über sein Projekt, über die spielerische Umsetzung modernster Aufnahmetechniken en miniature. Technische Details verrät Holger allerdings nicht. Aber seine Bilder sprechen für sich.

Holgers Miniatur-Rig im Einsatz
auf einer Carrera-Bahn.

© ScaleRig® Holger Gruss





Auf dem Modellrennkurs kam auch eine winzige PAL-Kamera an einem Miniatur-Rig zum Einsatz.

© ScaleRig® Holger Gruss

Gerigge Modelle Rennwagen auf einer Carrera-Bahn.

© ScaleRig® Holger Gruss



Rig-Rennfieber im Maßstab 1:24.

© ScaleRig® Holger Gruss





Die Tabletop-Ruinenlandschaft auf der Terrasse mit natürlichem Hintergrund.

30 mm :: f/8 :: 1/500 s :: ISO 200

WARZONE

Pete Ruppert fotografiert professionelle Fotomodelle für Modekataloge und die neuesten Automodelle für seine Kunden (www.pete-ruppert.com). Was liegt also für ihn näher, als auch in seiner Freizeit Modelle zu fotografieren?

Pete baut Panzermodelle im Maßstab 1:16; fahrbare, zum Teil modifizierte Tanks (Fertigmodelle oder Bausätze) mit eingebautem Motor und Fernsteuerung. Um diese Kunststoff-Kampfmaschinen fotografisch und filmisch in Szene zu setzen, hat er auf seiner Terrasse, die er als Open-Air-Tageslichtstudio nutzt, eine große maßstabsgerechte Ruinenlandschaft aufgebaut: ausgebrannte Gebäude, Trümmerberge, Geborstenes und Havariertes, alles im passenden Maßstab und äußerst detailgenau. Den Hintergrund für dieses Inferno bildet die sich vor der Terrasse ausbreitende Landschaft.



Explosionen und Rauchschwaden werden ferngesteuert ausgelöst.

34 mm :: f/8 :: 1/640 s :: ISO 200

In den Ruinen verborgene Nebelmaschine im Einsatz.

30 mm :: f/11 :: 1/250 s :: ISO 200





In den Ruinen ist die Technik versteckt, die den Kampfhandlungen einen realistischen Look verleiht. Eine Nebelmaschine erzeugt Rauch, ferngesteuert gezündete Feuerwerkskörper Explosionen. Pete fotografiert oder filmt das Inferno mit seiner Canon-DSLR; ein LED-Panel unterstützt dabei das Tageslicht, das durch die Rauchschwaden dringt. Die Filme veröffentlicht er auf YouTube.

Ab und zu greifen leicht bekleidete Amazonen in den Panzerkrieg ein. Das klappt zwar nicht im Film, aber ganz wunderbar in actionreichen Fotos. Im selben Licht wie die zuvor inszenierte Schlacht wird ein barbusiger Kampfphase mit Camouflage-Top und Maschinengewehr vor einem als Freistellhintergrund dienenden Reflektor positioniert, abgelichtet und später ins Kriegsgetöse eingebaut. Den Freisteller lässt Pete bei einem darauf spezialisierten Onlinedienst fertigen, die Montagen baut er jedoch selbst zusammen.

Eine Amazone bezieht Stellung.

23 mm :: f/11 :: 1/250 s :: ISO 200







ROCKETMAN

Das Fotostudio als Spielplatz
für große und kleine Jungs.

24 mm :: f/11 :: 0,5 s :: ISO 200

Im Winter besuchte ich Pete noch einmal in seinem Studio, das sich mittlerweile in ein Modellspielzeugwunderland verwandelt hatte. Pete inszeniert dort Videoclips, die er auf YouTube veröffentlicht. In diesen Videos geht es weit weniger martialisch zu als in der Ruinenlandschaft auf Petes Terrasse. Hauptdarsteller vieler Clips ist sein kleiner Sohn, der mit den vielen Modellbaufahrzeugen und Trucks spielen darf.

An diesem bitterkalten Januartag stand allerdings ein Videodreh in seinem Outdoorstudio vor dem Haus auf dem Plan. Auf der Werkbank neben dem Studio wartete ein modifizierter Truck im Maßstab 1:14 auf seinen Einsatz, auf dessen Pritsche ein kleines Feststoff-Raketentriebwerk montiert war. Dieser Raketentruck sollte nun draußen gezündet, fotografiert und gefilmt werden.

Petes Assistenten hatten in der auf dem Grundstück installierten Sichtbetonfotoecke bereits eine Rennstrecke aufgebaut, mit diversen Feuerwehr- und Polizeiautos, Absperrungen und einem Fangnetz, das zwischen zwei Baukränen gespannt war. Dieses Fangnetz musste den Raketentruck vom Abflug in Richtung »richtiger« Straße bewahren, die am Gelände vorbeiführt. Zwischen den aufgebauten Modellen und dem maßstabsgerechten Publikum, das sich an der Piste versammelt hatte, waren mehrere Smartphones installiert, die die Szene aus verschiedenen Winkeln filmen sollten. Pete stellte dazu noch seine DSLR mit Telezoom auf ein Stativ, um Truck-Dragster bei seinem Wahnsinnsrennen zu verfolgen.

Gezündet wurde der Raketenmotor elektrisch. Funken sprühend zischte das Ding ab, mit einem Affenzahn, und landete wie erhofft im Netz. Das Ganze ging so schnell, dass ich genau ein (!) Foto von diesem Versuch machen konnte. Aber ein Treffer ist immer noch besser als kein Treffer!

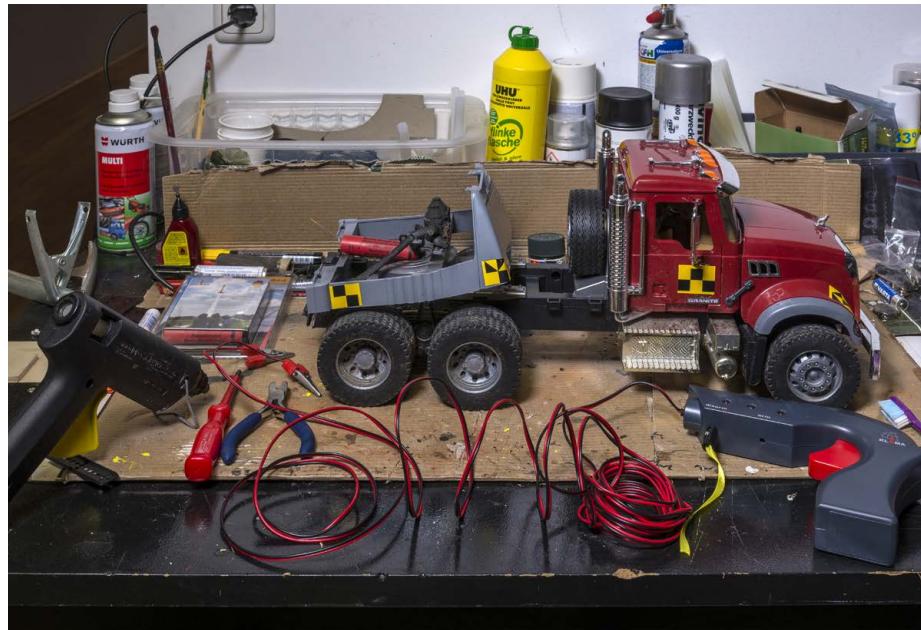
Spielzeugtruck
mit eingebautem Raketentreibwerk.

38 mm :: f/11 :: 1/5 s :: ISO 200

Ignition! Der Feststofftreibsatz wird elektrisch gezündet. Ab geht die Post!

Man beachte das Smartphone in der Ecke links unten, das den Start aus nächster Nähe filmt.

85 mm :: f/11 :: 1/100 s :: ISO 200



ENDSTATION

Am Ende der Straße droht den meisten Automobilen die Schrottpresse oder der Abdecker. Viele werden ausgeschlachtet und recycelt, andere irgendwann aufbereitet und wiedergeboren. Manche werden auch irgendwo abgestellt und geraten in Vergessenheit, bis ihre rostigen Reste von entzückten Fotografen entdeckt und ins rechte Licht gerückt werden.



10



Fahrzeugwrack in einer verfallenden Fabrik.

12 mm :: f/11 :: 1/25 s :: ISO 200 :: Color projects 4 :: Preset ColorKey rot



MORBIDE MOBILE

■ Rostfraß, Staub und Spinnweben verwandeln Fahrzeugwracks in einzigartige Kunstwerke. Die Faszination des Verfalls führt so manchen Fotografen auf Expedition an vergessene und verlassene Orte. Auch ich bin längst der Sucht verfallen, in sogenannten Lost Places auf Motivjagd zu gehen. Findet man dort inmitten von Ruinen und Niedergang einmal ein verrottendes Vehikel, ist das auf jeden Fall ein Highlight.

Auch in alten Schuppen dämmern gelegentlich Fahrzeugreste dem Jüngsten Tag entgegen. Mancher Autohändler, der sein Gewerbe und sein Gelände irgendwann aufgeben musste, hat dort noch ein paar Leichen liegen. Solange das Areal nicht geräumt und neu genutzt oder bebaut wird, rosten diese dort friedlich vor sich hin.

Ganz, ganz, ganz selten findet man in alten Gemäuern sogar noch richtige Oldtimerschätze, seit Jahrzehnten vor sich hin gammelnd und unbefürt. So etwas liest man allerdings leider eher in der Zeitung, als selbst darüber zu stolpern. Lost Vehicles sind in Deutschland wirkliche Raritäten - schuld ist der deutsche Ordnungswahn.

»Lost Unimog«, vergessen neben dem Gelände eines Gebrauchtwagenhändlers.

24 mm :: f/11 :: 1/40 s :: ISO 200





Dieser Opel GT, Baujahr 1972, wartet schon lange auf seine Verwertung.

24 mm :: f/11 :: 1/250 s :: ISO 200

ERSATZTEILLAGER

Fotografisch ebenfalls sehr interessant sind die Abstellplätze und Lagerhallen mancher Teilehändler, die ihre einstmals rollenden Ersatzteillager monate- oder jahrelang sich selbst überlassen, bis ein Kunde des Wegs kommt, der irgendein Teil benötigt. Auch Restauratoren bunkern ihre Schatzkisten erst einmal irgendwo, bevor sie viel Zeit und Arbeit in die Wiederaufbereitung der Gefährte investieren. Nett fragen, einige Fotos zeigen und das Versprechen, nichts anzufassen, nichts zu beschädigen und am besten alles so zu lassen, wie es vorgefunden wird, sollte dem einen oder anderen Firmeninhaber die Erlaubnis wert sein, dass man in seinen Gefilden mit der Kamera herumgeistern darf. Selbstverständlich sollte man sich dafür mit dem kostenlosen Überlassen einiger Fotos bedanken.

Modernde Rostlauben eignen sich übrigens hervorragend für Fotos auch bei miesen Wetterbedingungen. Weltuntergangsstimmung wirkt gut an verlassenen Orten. Stehen die Wracks in irgendwelchen dunklen Verschlägen oder bekommt man auch nachts Zugang zu diesen Raritäten, sollte man sein Stativ dabei haben und Langzeitbelichtungen mit dem vorhandenen Restlicht versuchen. Gewiefte Könner bringen vielleicht auch ihre Taschenlampe oder eine akkubetriebene LED-Flächenleuchte mit und zaubern ein Lightpainting aus der Dunkelheit. Hat man platzbedingt nur stark eingeschränkten Zugang zur Karosse, gelingt es vielleicht, durch indirektes Licht gegen Decke oder Wände ein effekt- und geheimnisvolles Licht auf die morsche Mühle zu legen.

KUPPLUNGEN

Zum guten Schluss sind hier noch einmal die Internetadressen all jener aufgelistet, die zum Gelingen dieses Buchs beigetragen haben, sowie einige weitere nützliche Adressen für künftige Automobilfotografen.

Die Flosse eines Pink Cadillac, gesehen auf dem Gelände eines US-V-Twin- und Bikes-Händlers in Frankfurt (www.partsland.de).

110 mm :: f/7.1 :: 1/400 s :: ISO 200



Fotografen

| | |
|------------------|---|
| Jan Schimitzek | www.janschimitzek.com |
| Pete Ruppert | www.pete-ruppert.com |
| Olli Berkhausen | www.berkhausen.de |
| Nico Weymann | www.nicoweymann.de |
| Andy Raesch | www.r2n-studios.de |
| Markus Bolsinger | www.bolsinger-photography.com |
| Rudi Feuser | www.fm-fotografie.de |
| Anton Watts | www.antonwatts.com |
| Holger Gruss | www.gruss-photography.com , www.scalerig.com |

Hilfreiche Kontakte

CENTRAL GARAGE AUTOMUSEUM, Bad Homburg
www.central-garage.de

Klassikstadt Frankfurt (Sonntagstreff)
www.klassikstadt.de

Modellautozentrum homburgmodell, Bad Homburg
www.homburgmodell.de

Partsland US V-Twin Bikes & Parts, Frankfurt/M.
www.partsland.de

move 'n shoot GmbH camera rig systems
www.move-n-shoot.com

MotorFritz, Fritz Schmidt jr. (Autor »Traumgaragen«)
www.motorfritz.de

Oldtimerveranstaltungen
www.oldtimer-veranstaltung.de

Der Autor

| | |
|---------------------|--|
| Charlie Dombrow | www.charlie-dombrow.de |
| KGB Locationservice | www.kgb-locationservice.de |

Der Verlag

www.franzis.de



Index

Symbolle

- 3-D-Modell 64
- 10×24-mm-Weitwinkelzoom 22
- 24×120-mm-Zoomobjektiv 22
- 50-mm-Objektiv 27

A

- Abblenden 102
- Abstellplätze 216
- Akkublitz 110
- Allradfahrzeuge 76
- ALPA XY 56
- Alvis Speed 83, 137, 158, 160
- Antennen 33
- Arca Swiss-Schnellwechselplatte 33
- Armaturenbrett 137
- Aufhellblitz 35, 111
- Aufhellen 110
- Aufheller
 - faltbarer 33
- Auflösung 18
- Ausleger 162
- Autodesk VRED Professional 64
- Autofokus 20
- Automatischer Weißabgleich 110
- Autos 13
- Autovermietung 69

B

- Backplate 60, 61
- Backplate-Shootings 60, 173, 176
- Befestigungsgurte 31
- Beleuchtungsmethoden 196
- Beleuchtungsvarianten 119
- Belichtungsautomatik 20

- Belichtungsergebnisse kontrollieren 20
- Belichtungszeiten
 - lange 30
 - längere 22
- Benzin 14
- Berkhausen, Olli 218
- Bewegung darstellen 143
- Bewegungsunschärfe 24, 144
- Bikertreffen 74
- Bildidee entwickeln 86
- Bildmontagen 58, 171, 173
- Bildsensor 22, 25
- Bildserie 20
- Bildwinkel 27
- Blendenflecke 60, 113
- Blendenöffnung 102
- Blendenwert 101
 - hoher 30
- Blende und Fokus 101
- Blitz 35
 - entfesselter 118
- Blitzgerät 20, 118
- Blitzlicht 196
- Blitzschiene 199
- Blitzschuh 20
- BMW Cabrio 98
- BMW Z3 173
- Bokeh 24
- Bolsinger, Markus 218
- Brennweite
 - längere 26
- Briefing 44, 83
- Budgets pro Fototag 45
- Buick Roadmaster 18, 99, 136, 140, 182

C

- Cadillac Eldorado 14
- Cadillac Fleetwood 133, 181
- Camaro 201
- Carrera-Bahn 202
- Car-to-Car 23, 155
- Central Garage Automuseum 80
- Chevrolet
 - Bel Air 134, 136, 174
 - Camaro 199
- classic cars 14
- Close-ups 135
- Composing 59
- Custombikes 75
- Customcars 75

D

- Dämmerungssituationen 107
- Dekopappe 33
- Detailaufnahme 133
- Details 72
- Diffuse Schatten 191
- Diffuses Licht 127
- Diorama 197
- DJI Phantom 2 166
- DKW 133
- Dodge 140
- Dollywagen 20, 39
- Dome 62, 63
- Drahtauslöser 20
- Drahtgittermodell 64
- Dreibeinstativ 20
- Dreiwegeneiger 32
 - Schnellkupplung 32
- Drive and shoot 162
- Drohne 166
- DTM-Rennwagen, AMG 53
- Dynamik darstellen 143

E

Einbeinstativ 31
Equipment 16
Erlkönige 45, 58
Erntemaschinen 76
EvoBus 44

F

Fahrstrecken 156
Fahrzeuge 18
Fahrzeugfotografie 22, 24, 44, 58, 69, 194
 Basics 95
Fahrzeugteile 133
Fahrzeugwracks 215
Faltaufheller 35
Farbstiche 110
Farbtemperatur 110
Fernauslöser 20, 115, 151
Festbrennweiten 24
Feuser, Rudi 218
Fiat 500L 101
Fokus 102
Folienfilter 112
Ford GT 122
Form 13
Fotoproducer 49
Froschperspektive 96
Frühlichtsituationen 107
Funkgesteuerter Fernauslöser 115

G

Gegenlichtaufnahmen 107
Gekippter Horizont 98
Genehmigung 84
Geschlossene Blende 102
Gewollte Unschärfen 103

Gimbal 166
Gittermodelle 64
Glanzlicht 112
Glühbirnen 108
Goggomobil 139, 176
GoPro 4-Actioncam 166
Graufilter 151
Gruss, Holger 218

H

Haftpflichtversicherung 70
Halbschatten 191
Handfunkgeräte 36
Harley Davidson 69, 74
HDR-Aufnahme 62
Heckansicht 99
Heckflosse 14, 136
Hennessey Venom GT 199
Hintergrundfotos 59
Hohe Blendewerte 30
Horizont 96, 98

I

Interieur 139
Internetadressen 217
ISO-Werte 22
 hohe 22

K

Kamera ausrichten 20
Kamerafahrt 39, 148
Kelvin 110
Kernschatten 191
Klappmonitor 20
Klassikstadt Frankfurt 72

Klubs 71
Kompaktkamera 18
Kontrastumfang
 Blendenstufen 62
Kotflügel 14
Kreisförmige Unschärfe 122
Kugelkopf 31, 32
Kühlerfigur 14, 33, 73, 134
 Goodness 133
Kulissenwechsel 174
Kunstlicht 108, 196

L

Lagerhallen 216
Lampenstativ 35
Landcruiser 111
Landmaschinen 76
Landrover 108
Land Rover Defender 175
Lange Belichtungszeiten 30
Layout 44, 83
LED-Flächenleuchte 114, 115, 196
LEDs 108
LED-Stablampe 115
Lens Flares 60, 113
Leuchtmittel 115
Leuchtstoffröhren 108
Lexus RX 450h F SPORT 54
Licht 107, 114, 127
 setzen 110
Lichtmalerei 115
Lichtstärke 22
Lichtstrahlen 179
Lightpainting 114, 116, 199
LMC Custombike 75
Location 48, 60, 81, 83, 177

Locationbild 49, 50, 88
Locationfee 83
Locationscout 49, 83
Locationsuche 88
Lost Places 215

M

Manfrotto-Schnellwechselplatte 33
Markenembleme 134
Maybach S 600 46
MG Cabriolet 166
Miniatur-Rig 202
Slotracing Cars 202
Miniatur-Rig-Aufbau 199
Mischlicht 108
Mischlichtsituation 108
Mitziehen 145
Mitzieher 89
Modellautos 101
Modelfahrzeuge 196, 199
Moderne Architektur 90
Moods 44, 85
Motivsuche 66
Motorräder 13, 74
Museen 78

N

Naheinstellgrenze 197
ND-Filter 22, 151
Neutraldichtefilter 22, 56, 151
Normalbrennweite 27
Notizbuch 18

O

Objektive 24
Objektivwechsel 24
Offenblende 24
Offene Blende 102
Oldsmobile 134

Oldtimer 13
porträtieren 137
Oldtimer-Werkstatt 78
Opel Astra 172
Opel GT 94
Optische Verzerrungen 26

P

PAL-Kamera 203
Panascout 88
Panoramafreiheit 89
Panzermodelle 205
Permit 83
Perspektiven 14, 96
Perspektivische Verdichtung 29
Peugeot 203 C 70
Phase One Digital Back 56
Photoshop CC 123
Polygonmodelle 64
Postproduction 46, 57
PPM 83
Privatgelände
Genehmigung 84
Profil 99
Proportionen 14

Q

Quad 97
Quadrocopter 166
Qualität 18

R

Raesch, Andy 218
Reflexionen
störende 37
Rig 20, 41
Carbon-Arm 55
montieren 162
Raesch, Andy 218
Reflexionen
störende 37
Rig 20, 41
Carbon-Arm 55
montieren 162
Raesch, Andy 218
Reflexionen
störende 37
Rig 20, 41
Carbon-Arm 55
montieren 162

Rig-Operator 202
Rig-Shooting 52, 54
Rodenstock 56
Roll-Rig 41, 163
Rostfraß 215
Rover 114
Ruppert, Pete 218

S

Sammler 71
Sandsäcke 36
Schablone 85
Schärfe
durchgängig 24
Scharfe Abbildung 24
Schärfentiefe 102, 133
Schatten 191
Schattenwurf 191
Schimitzek, Jan 218
Schlagschatten 127, 191
Schräger Horizont 96
Schrott 13
Schwarzes Tuch 37
Schwenken 145
Scouting 86
Scribble 83
Seat Leon Cupra 118
Seiltrick 147
Shooting 52, 83
Simson AWO 425 T 20, 127
Skaterdolly 152
Slider 149, 151
Slider-Schiene 40
Slider-Schlitten 20
Slotracing Cars 202
Smartphone 18, 88
Softbox 118
Sonnenauflang 107
Speicherkarte 20

Sphären 62
Spiegelungen 104
Standbilder 93
Standfotos 23
Stand-in-Car 63
Stativ 30, 115
Stativgewinde 20
Stativkopf 20, 30, 32
 Schnellkupplung 33
Staubflecken 25
Stehende Fahrzeuge 93
Stretchlimousine 95
Styropor 33
SunSeeker 88, 108
SUV 54
Synchronadapter
 Blitzschuh 20
Synchronanschluss
 Blitzgerät 20

T

Tabletop-Aufnahmen 196
Tabletop-Motive 201
Tageslicht 107, 196
Tageszeit 107
Tanks 205
Tankstelle 176
Technik 13
Technikmuseen 80
Teleobjektive 29
Tracking Cars 158
Traktor 76, 117
Transparentpapier 189
Trecker 76
Triumph 1800 124, 137, 161
Triumph Dolomite 135
Truck 210

U

Unschärfen 103
 kreisförmig 122
Ursus 76

V

Veranstaltungen 72
Verdichtung
 perspektivische 29
Verfolgerfahrten 23, 89
Verschlusslamellen 25
Verzeichnungen 27
Verzeichnungsfreiheit 24
Verzerrung 169
Verzerrungen 27
 optische 26
Videoschiene 199
Vollformatkamera 22
Vorbeifahrten 89
VW Bully T1 113

W

Walkie-Talkies 36
Watts, Anton 218
Weißabgleich 110
Werbefotografie 44
 Fachsprache 83
Werbefotos 18
Werkstätten 71
Werkzeuge 16
Wetter 69, 107
Weymann, Nico 218
Winkel zur Kamera 98
Wischtechnik 146

Y

Yamaha Wildstar 1600 120

Z

Zoomobjektive 24

Bildnachweis

Alle Bilder in diesem Buch wurden von **Charlie Dombrow** erstellt.

Ausgenommen dieser Bilder:

S. 44 ©2014 R2N-Sudios (EvoBus).

S. 46-47 ©2014 Markus Bolsinger (Mercedes Maybach).

S. 48 ©2011 Rudi Feuser (VW).

S. 58 ©2015 Anton Watts (Lexus).

S. 61-65 ©2013 Jan Schimitzek.

S. 118 © Jan Schimitzek.

S. 168-169 © Oliver Berkhausen (mit GoPro4 Black Edition).

S. 172-173 © Thomas Goos (Fahrzeuge).

S. 194-195 © ScaleRig® Holger Gruss.

S. 202-204 © ScaleRig® Holger Gruss.





Charlie Dombrow

Oldtimer & Youngtimer fotografieren

Autos und Motorräder richtig in Szene setzen



Dieses Buch zeigt in Wort und Bild, wie Sie Fahrzeuge aller Art, auf zwei oder auf vier Rädern, fotografisch gekonnt in Szene setzen. Sie finden Anregungen und Tipps, wie und wo Sie geeignete (Kfz-)Modelle finden und wo Sie sie am besten ablichten. Erfahren Sie, welches Equipment Sie benötigen, was Sie beim Fotografieren beachten sollten und wie Sie Ihre Fotos bearbeiten.

Blicken Sie dem Locationscout und Fotoproducer Charlie Dombrow über die Schulter und seien Sie dabei, wenn Profis der Branche professionelle Car-Shootings durchziehen. Sehen Sie, wie erfolgreiche Werbefotografen mit immensem Aufwand perfekte Bilder der neuesten Fahrzeug-Modelle schießen. Da Ihr Budget dazu jedoch vermutlich nicht ausreicht, übersetzt der Autor deren Technik für Sie und beweist, dass Fotokünstler mit Benzin im Blut auch bei angezogener Finanzbremse großartige Fotos von aufregenden Fahrzeugen produzieren können.

Ob eindrucksvolle Standbilder oder dynamische Bewegtaufnahmen mit Schlitten, Skaterdolly, selbstgebautem Rig oder Car-to-car: In diesem Buch erfahren Sie, wie Sie Autos, Motorräder, Traktoren oder Quads rasant inszenieren, ohne gleich ganze Straßenzüge absperren zu müssen.

Starten Sie in ein rasantes fotografisches Abenteuer!



Mehr zum FRANZIS® Programm,
zu Büchern und Software:

www.franzis.de

FRANZIS