

Ride Film

STUNTS

Kamera montiert direkt am Fahrzeug — folgt Bewegung ohne Kran oder Dolly. Ersetzt aufwendige Verfolgungsfahrten mit Steadicam-Beifahrer.

Die Kamera sitzt direkt am Fahrzeug — Motorhaube, Dachträger, Seitenstütze, manchmal auch an der Achse. Das erspart den Beifahrer mit Steadicam, erspart den Crane-Truck, und die Bewegung läuft absolut synchron mit dem Fahrzeug. Keine Verzögerung, keine Interpretation durch einen Operator. Die Kamera ist das Fahrzeug. Das ist die Kernlogik des Ride Films. In der Praxis wird eine Action-Kamera oder eine leichte Broadcast-Cam mit Universalarm und Vibration-Isolation an die Karosserie montiert. Sicherung ist kritisch — Fallschutz, redundante Befestigungen, Testfahrten ohne Passanten. Die Brennweite bestimmt, wie aggressiv die Fahrtbewegung wirkt: Weitwinkel (16–24 mm) macht jede Kurvenfahrt dramatisch, Normal (35–50 mm) bleibt näher an der menschlichen Wahrnehmung. Telephoto wirkt gedämpfter, ist aber bei schnellen Fahrten wegen Micro-Jitter anfällig. Der Vorteil liegt in der Authentizität. Wenn der Stunt-Fahrer mit 80 km/h über eine Schotter-Piste fährt, spürt die Kamera jede Bodenwelle — das ist nicht gestellt, nicht interpoliert. Besonders bei Verfolgungssequenzen oder wenn die Fahrzeug-Action selbst im Fokus stehen soll (Chase-Sequenzen, Motorsport-Szenen), entsteht eine Unmittelbarkeit, die aufwendigere Verfolgungsfahrten oft nicht erreichen. Hinzu entfällt die Koordination: kein zweites Fahrzeug, das mithalten muss, keine Radio-Kommunikation zwischen Operator und Fahrer. Schnittechnisch zeigt sich bei Ride Films schnell, dass die Bewegungsenergie extrem ist — oft werden weniger Schnitte gebraucht, weil die Kamera bereits soviel erzählt. Zu lange Einstellungen wirken aber auch chaotisch. Montage muss rhythmisch sein, nicht einfach nur kontinuierlich. Das unterscheidet Ride Film von Handheld oder Steadicam: Es gibt keine Gewichtung, keine Operator-Intention, nur rohe physikalische Synchronizität. Deshalb funktioniert das besonders gut bei Speed-Szenen, bei denen die Fahrzeug-Dynamik selbst die emotionale Information ist — nicht die Reaktion einer im Beifahrersitz sitzenden Person.