

# CLASSIC DRIVER



## Artists & Cars - Wenn Künstler das Steuer übernehmen

19. Juni 2015 | Alexandra Felts

*Seit der Erfindung des Automobils war auch die Kunst von diesem Gegenstand gefesselt. Als Fetisch, Muse, Hass- und Liebesobjekt, als Brennpunkt von Kultur, Rausch und Stillstand fand das Auto Eingang in die Ateliers. Und manchmal waren Künstler schlicht nur selbst „Petrol Heads“.*

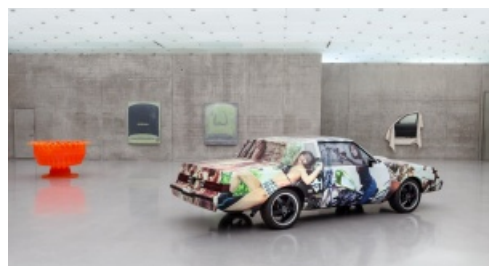
Es ist nicht überliefert, wie der Direktor des Louvre reagierte, als der italienische Futurist Filippo Tommaso Marinetti 1909 im Manifest dieser Kunstbewegung berühmtberüchtigt „ein aufheulendes Auto“ schöner fand, als die Nike von Samothrake. Die marmorne Siegesgöttin wurde jedenfalls nicht durch einen Rennwagen ersetzt. Aber sechs Jahrzehnte später stellte sich der Basler Künstler Jean Tinguely einen Lotus 25/33 Climax V8 ins Schlafzimmer, als Erinnerung an den legendären Rennfahrer Jim Clark. Wie die Futuristen war der Meister der surrealen Mechanik vom Rausch der Geschwindigkeit begeistert, aber der Ferrari-Fan blieb sich der Ambivalenz seiner Faszination durchaus bewusst: „Wir leben in einer Räderzivilisation. Es dreht sich, es muss sich drehen, es hört nicht auf sich zu drehen, es ist verrückt.“



Kaum war das Auto erfunden, entdeckten die Künstler schon sein ungeheures Potenzial. Schon 1898 widmete Henri de Toulouse-Lautrec, dessen Plakate die Pariser Nachtclubs feierten, dem „Automobilist“ eine Lithographie. Hatte der Futurist Giacomo Balla noch die Dynamik drehender Räder abstrahiert, rückt das Auto in den zwanziger und dreißiger Jahren selbst in den Mittelpunkt. Noch war es ein Luxusobjekt, das zum Beispiel der Fotograf Lartigue um 1910 in Szene setzte. Das Massenvergnügen Automobil blieb vorerst dem Motorsport-Publikum vorbehalten. Die vielseitige Farbkünstlerin Sonja Delaunay entwarf damals aber nicht nur bunte Kappen und Capes für Automobilistinnen, sondern bemalte auch als Vorläufer eines Art Cars einen Citroën. Eine Ikone des mondänen Art Déco der dreißiger Jahre ist das Selbstbildnis von Tamara de Lempicka am Steuer ihres grünen Bugatti. Ein anderer Bugatti - Rembrandt, der jüngere Bruder von Ettore - schuf statt renntauglicher Skulpturen aus Metall bemerkenswerte Tierbronzen. Wer die Kühlerfigur des aufragenden Elefanten auf dem Bugatti Royale bewundert hat, steht übrigens vor einem echten Rembrandt.



Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs wuchs eine erste Künstlergeneration heran, für die Autos eine Selbstverständlichkeit geworden waren. Sie erlebten den Siegeszug der Autokultur, der zunehmend seine Spuren in Gesellschaft und Umwelt hinterließ. Fetisch oder Muse? Das bleibt bei vielen Werken irritierend und flirrend in der Schwebe als wäre es selbst rasender Stillstand. Doch fast jede wegweisende Kunstbewegung nach 1945 griff das Thema Mobilität auf. Andy Warhol schuf beispielsweise eine Serie basierend auf einem Foto eines Unfalls. Sein Pop Art-Kollege Roy Liechtenstein brachte mit dem Gemälde „In The Car“ auch noch den Comic als Lieblingsthema der Populärkultur mit ins Spiel.



Das Auto als Industrieskulptur hat besonders auch moderne Bildhauer angeregt. Manche sahen in den Proportionen des polierten Blechs bereits die Poesie der Vergänglichkeit wie der französische Künstler César, der aus gepressten Autos wie dem Volvo von 1980 eine ganz eigene Schönheit der

Verformung schuf. Anfang der siebziger Jahre zeigte der US-Künstler Chip Lord mit der Installation „Cadillac Ranch“ eine Reihe in den Boden gebohrte Heckflossen-Limousinen der Marke als Sinnbild der Evolution. Der Franzose Arman stellte unter dem Titel „traction avant, traction après“ den legendären Citroën als verrostete Hülle aus, die wie ein Dinosaurierskelett eben aus dem Boden freigelegt schien. Auch für den deutschen Aktionskünstler Wolf Vostell, Begründer der Happening-Kunst, war der uramerikanische Cadillac mehr als ein Auto: Er goss ihn 1987 in Beton als Symbol für die moderne Anbetung des Automobils. Noch radikaler verfuhr der Österreicher Erwin Wurm mit seinem wulstig aufgepimpten „Fat Car“ unter dessen Rundungen man mit Not ein Porsche-Cabrio ausmachen kann. Oder die Holländerin Madeleine Berkhemer, die, ironisch und frivol, einen Lamborghini und Maserati in Strumpfhosen steckt.



Für Künstler wie Richard Price oder John McCracken ist der „American Way of Drive“ nicht nur die Quelle ihrer schöpferischen Arbeit. Sie sind selbst bekennende Car Guys, die wie Price über die visuelle Wucht eines 70s-Dodge Challenger überhaupt zur Kunst gekommen sind. Bei McCracken waren es die Lackfarben, die durch die trockene Hitze seiner Heimat Kalifornien eine besondere erotische Leuchtkraft und Konservierung erhielten. Er nannte Autos Farbchips und arbeitete für seine Bilder mit der Lackindustrie zusammen, um jene satt schimmernden Oberflächen zu erzielen. Der ehemalige Rennfahrer und heutige Auktionator Hervé Poulain war mit vielen Künstlern befreundet und erkannte, dass die Formen und Flächen von Rennwagen eine ideale Projektionsfläche wie eine Leinwand aus Metall darstellten: damit war die Art Car-Serie von BMW geboren.



Marinetti hatte früh erkannt, dass Künstler und Rennfahrer sich anziehen. Beide verstehen das Zusammenspiel von Dynamik und Schönheit, vom plötzlichen Tod mitten im Leben und teilen die Leidenschaft für etwas, das vielen unvernünftig erscheint. Diese Partnerschaft verband auch den Künstler Tinguely mit dem Piloten Jo Siffert. Sie haben sogar die Katastrophe 1955 in Le Mans gemeinsam erlebt. Für seinen tödlich verunglückten Freund schuf der Künstler 1984 einen wunderbaren Brunnen in Fribourg.

Fotos: Getty Images / Rex Features / Museum Tinguely / BMW / Bugatti

---

<https://www.classicdriver.com/de/article/kunst/artists-cars-wenn-kunstler-das-steuer-ubernehmen>

© Classic Driver. All rights reserved.