



Seit seiner Gründung hat das BMW Art Car-Projekt, initiiert vom französischen Rennfahrer Hervé Poulain, Modelle von 18 Künstlern hervorgebracht. Von oben nach unten, von links: das

Werk von Alexander Calder, 1975; Esther Mahlangu, 1991; Jeff Koons, 2010; Frank Stella, 1976; David Hockney, 1995; Ken Done, 1989; Roy Lichtenstein, 1977; Sandro Chia, 1992;

Ernst Fuchs, 1982; Matazo Kayama, 1990; Michael Nelson Tjakamarra, 1989; A.R. Penck, 1991; César Manrique, 1990; Andy Warhol, 1979; Robert Rauschenberg, 1986



Text **Simon Grant**

DAS AUTO ALS LEINWAND

Bittet man einen weltberühmten Künstler, die Lackierung eines Wagens zu übernehmen, ist alles möglich. Das zeigt die BMW Art Car-Sammlung



Vor einigen Jahren hielt der Künstler Ed Ruscha in London einen seiner legendären Lichtbildvorträge. Diesmal lautete sein Thema schlicht „Lieblingswerke, die mich beeinflusst haben“. Nach pflichtgemäßer Hommage an Lehrer der Vergangenheit ging er ungerührt über zum Loblied auf Schaltknüppel in amerikanischen Automobilen der 1950er Jahre. Auf der Leinwand hinter ihm erschienen liebevoll fotografierte Bilder der Schalthebel: hier der kugelförmige Hebel eines Fords, hier der Röhren-Stil eines Chevy. Ruscha bekannte, er „identifiziere sich stark“ mit dem Ford.

Für amerikanische Künstler der Moderne wie Ruscha (der als Kind viele Stunden auf der Route 66 unterwegs war) ist das Auto ein integraler Bestandteil der Kulturlandschaft. Seine frühesten Fotografieprojekte trugen Titel wie *Thirtyfour Parking Lots* und *Twentysix Gasoline Stations*. Für andere Künstler hatte das Automobil noch größere Bedeutung. Der Bildhauer Ed Keinholz (1927-1994) liebte seinen braunen Packard von 1940 so innig, dass man ihn darin bestattete, festgeklemmt auf dem Fahrersitz mit einer Flasche Chianti von 1931 und einem Kartendeck, auf dem Rücksitz die Asche seiner Hündin Smash. Der für seine extravaganten, politisch schonungslosen Installationen bekannte Keinholz hätte es wohl selbst als sein bestes Werk betrachtet.

Natürlich haben viele Künstler weltweit in irgendeiner Form Automobile thematisiert, von Salvador Dalí über Richard Hamilton bis zu Jeremy Deller, doch um den ersten zu finden, der sich in die Maschine verliebte, müssen wir weiter zurückblicken. 1909 landete der rasante junge italienische Dichter Filippo Tommaso Marinetti mit seinem Automobil im Straßengraben, als er zwei Radfahrern ausweichen wollte. Die Erfahrung kam einer Epiphanie gleich und inspirierte ihn zur Verkündung des *Futuristischen Manifests*, in dem es heißt: „Die Herrlichkeit der Welt hat sich um eine neue Schönheit bereichert: die Schönheit der Geschwindigkeit. ...Ein aufheulendes Auto ... ist schöner als die Nike von Samothrake.“ Für die temperamentvollen Futuristen war das Automobil der Inbegriff einer neuen Freiheit, und sie griffen es in ihren Werken oft auf.

Die Potenz des Autos als Symbol menschlichen Strebens haben Künstler in vielen Medien erfasst. Der amerikanische Schriftsteller William Faulkner erklärte,

Oben rechts: Alexander Calder (links) in seinem Atelier mit Hervé Poulain; Calder 1975 mit seinem BMW, dem ersten für das Projekt beauftragten Art Car. Rechts: Roy Lichtenstein bei der Arbeit an seinem Modell 1977. „Die gemalten Linien symbolisieren die Straße, der das Auto folgen muss“, sagte er. Rechte Seite: Detail von Jeff Koons' BMW von 2010, der 17. und jüngste der Serie (ein 18. „Projekt“ von Robin Rhode 2009 war eher ein Performance-Gemälde als ein Auto)



das Automobil sei „zu unserem nationalen Sexsymbol geworden“, während der französische Philosoph Roland Barthes in einem Text von 1957 Autos – speziell den Citroën – als „Äquivalent der großen gotischen Kathedralen“ betrachtete. Anhänger der gleichen Ästhetik muss der russischstämmige Konstruktivist Naum Gabo gewesen sein, als er in den 1940er Jahren einen schnittigen, modernen Wagen für den britischen Autoproduzenten Jowett entwarf. Er besaß ein nierenförmiges Steuerrad, eine Frontscheibe aus Plexiglas und eine Nylon-Polsterung, ging jedoch leider nie in Produktion.

Gabo wäre ein glänzender Kandidat für das BMW Art Car-Projekt gewesen, das 1975 vom französischen Rennfahrer und Auktionator Hervé Poulain initiiert wurde. Poulain, der seine Passion für Kunst und Autos verbinden wollte, bat den befreundeten Künstler Alexander Calder um einen Entwurf für die Karosserie seines BMW 3.0 CSL (der dann von 1975 bis 1979 jedes Jahr die Tourenwagen-Europameisterschaft gewann). Calder ließ sich ein Design in kühnen Farben einfallen, das die Merkmale seiner Großskulpturen aufweist. Es war eins seiner letzten Projekte, doch tatsächlich war er der Erste von 18 Gegenwartskünstlern – darunter David Hockney, Andy Warhol, Olafur Eliasson, Jenny Holzer, Mazono Kayama und zuletzt Jeff Koons – der ein Design für die BMW Art Car-Serie entwarf. Manche waren extravagant, manche seltsam, manche wunderschön und manche, das muss man sagen, waren (meiner Meinung nach) furchtbar. Im Jahr darauf bat Poulain den





Bildhauer Frank Stella, ein Design für den 3.0 CSL zu entwerfen. Stella, bekannt für seine Gemälde mit grellen Neonfarben, entwickelte – überraschenderweise – ein auf Millimeterpapier basierendes Gitter-Design in kühlem Schwarzweiß. In den beiden Folgejahren ließen sich zwei weitere große amerikanische Künstler auf das Projekt ein. Roy Lichtenstein malte fröhliche „Speedlines“ auf einen BMW 320i (Gruppe 5 Rennversion), und Andy Warhol klatschte mit einem billigen Pinsel etwas dynamisch Abstraktes auf den legendären BMW M1 (zum Teil gefertigt bei Lamborghini). Lichtensteins Modell war beim Publikum sehr beliebt, obwohl es 1977 in Le Mans nur den neunten Platz belegte, und Warhols war als einziges ausschließlich vom Künstler persönlich (statt mit Hilfe von Assistenten) bemaltes Art Car bemerkenswert. Er war begeistert von seiner kühnen Kreation: „Ich habe versucht, Geschwindigkeit anschaulich zu machen. Wenn ein Auto sehr schnell fährt, verschwimmen alle Linien und Farben.“

Hätte man ausschließlich US-Künstler beteiligt, wäre es langweilig gewesen, doch gottlob schaute BMW sich auch andernorts um. 1989 wurde der indigene australische Künstler Michael Nelson Tjakamarra (geboren um 1949) eingeladen, das Design eines BMW M3 zu kreieren. Damals hatte Tjakamarra sich bereits für seine „Traumzeit“-Gemälde in Australien internationales Ansehen verschafft. Er begann mit einem Spiralmotiv auf dem Dach (das für einen Känguruschwanz stand) und schuf dann, mit Linien und Punkten nach außen arbeitend, eine dreidimensionale Traumlandschaft – auf Rädern.

Ähnlich erfolgreich war das Werk der ersten Frau, die BMW einlud: die südafrikanische Künstlerin Esther Mahlangu (geboren 1935) gestaltete 1991 den 525i. Mahlangu stammt vom Volk der Süd-Ndebele und wuchs auf einer Farm in Transvaal auf, wo die Großmutter sie die traditionellen Wandmalerei-Techniken lehrte. Dieses Können nutzte sie bei ihren markanten abstrahierten Mustern auf der Karosserie – dicke schwarze horizontale, vertikale und schräge Linien, dazwischen Blöcke in Gelb, Pink, Grün und Blau.

Seit Mahlangu haben viele andere das Automobil transformiert – vom exzellenten, von japanischen Landschaften inspirierten Airbrush-Design des Malers Matazo Kayama bis zu den ironischen Botschaften, mit denen Jenny Holzer die Karosserie schmückte, darunter: „Schütze mich vor dem, was ich will“ und der unwiderstehliche Satz: „Das Unerreichbare ist ausnahmslos attraktiv.“

Von oben: Andy Warhol bemalt 1979 seinen BMW; im selben Jahr wurde der Wagen in Le Mans Zweiter; der australische Künstler Michael Nelson Tjakamarra benutzte in seinem Werk Motive der Aborigines. Rechts: David Hockney, 1995. Er malte eine stilisierte Version des Innenraums – einschließlich Fahrer mit Hund; Esther Mahlangu war die erste Frau, die mit ihrem von der traditionellen Kunst der Ndebele inspirierten 1991er BMW am Projekt teilnahm





**TJAKAMARRA BEGANN MIT
EINEM SPIRALMOTIV UND
SCHUF EINE DREIDIMEN-
SIONALE TRAUMLAND-
SCHAFT – AUF RÄDERN**

LACK OF CHARISMA CAN BE FATAL



Das bis dato imposanteste Projekt ist jedoch ein Wagen, der nie fahren wird. Eigentlich kann man den Entwurf des stets erfinderischen Dänen Olafur Eliasson kaum als Auto bezeichnen. Er begann mit einem BMW H2R, einem futuristischen, mit flüssigem Wasserstoff betriebenen Rennwagen, und transformierte ihn in eine Skulptur. Das Modell wurde in einem speziellen Kühlraum im San Francisco Museum of Modern Art gefertigt. Er entfernte die Karosserie des Wagens und ersetzte sie durch eine durchscheinende Haut aus Stahlgeflecht und Metallplatten. Diese besprühte man mit 2000 Litern Wasser, bis sie langsam zu Eis wurde.

Was wollte der Künstler damit sagen? Einer der Kuratoren des Projekts Henry Urbach beschreibt den Anblick des Werks „wie die Begegnung mit etwas, das man nie zuvor gesehen hat, etwas Magischem. Zugleich ist es eine pointierte Kritik, die dem Betrachter eine Menge zu denken gibt.“ Wohl wahr – Eliassons Projekt nimmt Bezug auf die Aspekte des Automobils, die Marinetti und Gabo liebten, wirft jedoch auch gravierende Fragen nach dem Leben mit solchen Maschinen auf. Es weist einen spannenden neuen Weg, wie man das Automobil nutzen kann, um Kunst zu machen.✦

Mehr zu diesem Thema finden Sie in den exklusiven Online-Inhalten unter Patek Philippe Magazine Extra bei patek.com/owners

Links: Jenny Holzer macht Kunst im öffentlichen Raum, etwa auf Plakatwänden und Autoaufklebern, und nannte den Rennwagen ihr ideales Medium. „Schütze mich vor dem, was ich will“ lautet einer der sechs kurzen Slogans auf ihrem BMW von 1999. Diese Seite: 1989 schmückte Ken Done seinen Wagen mit abstrakten Papageien und Papageienfischen, die in seinem Geburtsland Australien heimisch sind, denn „beide sind schön und bewegen sich mit fantastischer Geschwindigkeit“ (oben). Dieses Modell, 1982 von Ernst Fuchs als rein künstlerisches Projekt gestaltet, kam nie bei Rennen zum Einsatz (rechts). 2007 demonstrierte Olafur Eliasson einen Prototypen und steckte ihn in eine Hülle aus Stahlgeflecht und Eis, um Debatten über die Umweltprobleme anzuregen, denen sich die Autoindustrie stellen muss (unten)

