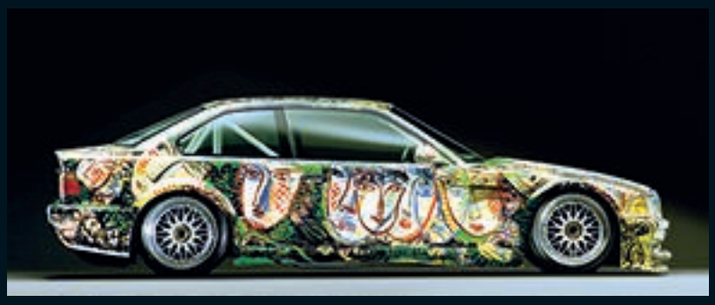


Ideato dal pilota francese Hervé Poulain, dalla sua prima edizione il progetto BMW Art Car ha prodotto modelli di 18 artisti. Dall'alto verso il basso, partendo da sinistra: Alexander Calder, 1975; Esther Mahlangu, 1991; Jeff Koons, 2010; Frank Stella, 1976; David Hockney, 1995; Ken Done, 1989; Roy Lichtenstein, 1977; Sandro Chia, 1992; Ernst Fuchs, 1982; Matazo Kayama, 1990; Michael Nelson Tjakamarra, 1989; A.R. Penk, 1991; César Manrique, 1990; Andy Warhol, 1979; Robert Rauschenberg, 1986

Testo **Simon Grant**

UNA TELA SU RUOTE

Se chiedete a un artista di fama internazionale di occuparsi della carrozzeria della vostra auto aspettatevi di tutto: parola di BMW Art Car

Alcuni anni fa, a Londra, Ed Ruscha tenne una delle sue leggendarie conferenze illustrate. Il tema era semplice: "Le opere che più mi hanno influenzato". Dopo aver reso omaggio ai maestri del passato, Ruscha si lanciò in un peana delle leve del cambio delle auto americane anni '50, mentre sullo schermo alle sue spalle si susseguivano immagini scattate da occhi amorosi: qui il pomolo tondeggiante di una Ford, là le linee più cilindriche della Chevrolet – e Ruscha ci teneva a mettere in chiaro che si identificava con lo stile Ford.

Per artisti statunitensi come il pittore e fotografo Ruscha, che da bambino ha trascorso lunghe ore sulla Route 66, la macchina è parte integrante del paesaggio culturale. I suoi primi progetti fotografici avevano titoli come *Thirtyfour Parking Lots* (trentaquattro parcheggi) e *Twentysix Gasoline Stations* (ventisei benzinai). Per alcuni, poi, l'automobile rivestiva un'importanza ancora maggiore: lo scultore Ed Keinholz (1927-1994), per esempio, era talmente affezionato alla sua Packard del 1940 che vi si fece seppellire dentro, accompagnato dalle ceneri del cane Smash sul sedile posteriore. Vista la fama delle sue installazioni stravaganti e politicamente provocatorie, si trattò senza dubbio del suo capolavoro assoluto.

Ma se in tutto il mondo gli artisti si sono in qualche modo cimentati con questo soggetto, da Salvador Dalí a Richard Hamilton e Jeremy Deller, per trovare il primo vero amante delle automobili dobbiamo risalire più indietro nel tempo. Nel 1909, infatti, cercando di evitare due ciclisti il giovane e dinamico Filippo Marinetti finì con la macchina in un fosso. Un'esperienza epifanica, che lo spinse a pubblicare il manifesto del futurismo e a dichiarare: «la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova; la bellezza della velocità. Un [sic] automobile ruggente [...] è più bello della Vittoria di Samotracia». Per i grintosi e combattivi futuristi italiani la macchina era dunque simbolo di una nuova libertà, perciò ne fecero un importante soggetto artistico.

Ma la potenza dell'automobile quale simbolo della creatività umana è stata colta da artisti di ogni campo. In proposito William Faulkner diceva che «la macchina è diventata il sex symbol nazionale», mentre nel 1957 Roland Barthes descriveva le automobili, e le Citroën in particolare, come «l'equivalente delle grandi cattedrali gotiche». Una posizione estetica forse condivisa anche dal costruttivista russo Naum Gabo, che negli anni '40 disegnò un'auto moderna e dalle linee pulite per la Casa inglese Jowett: il volante a forma di fagiolo, il parabrezza in Perspex e le tappezzerie in nylon, ma purtroppo non fu mai messa in produzione.

In alto a destra: Alexander Calder (a sinistra) nel suo atelier insieme a Hervé Poulain; Calder, nel 1975, con la sua BMW, la prima commissionata per il progetto Art Car. A destra: Roy Lichtenstein al lavoro sul suo modello, nel 1977. «Le linee simboleggiano il percorso stradale che l'auto deve seguire», disse. Pagina a fronte: particolare della BMW di Jeff Koons, la 17esima e ultima della serie, del 2010 (il 18esimo progetto, nel 2009, fu una tela concettuale di Robin Rhode)

In ogni caso Gabo sarebbe stato un candidato perfetto per il progetto BMW Art Car, lanciato nel 1975 dal pilota e banditore d'aste francese Hervé Poulain. Ansioso di fondere la passione per l'arte a quella per le macchine, Poulain chiese infatti all'amico e artista Alexander Calder di ridisegnare la livrea della sua BMW 3.0 CSL, destinata a vincere il Campionato Europeo Turismo dal 1975 al 1979. Calder gli propose un design cromaticamente ardito, in linea con i tratti distintivi delle sue grandi sculture, e se il progetto fu uno dei suoi ultimi, lui diventò il primo di 18 artisti contemporanei – fra cui David Hockney, Andy Warhol, Olafur Eliasson, Jenny Holzer, Matazo Kayama e Jeff Koons – a ideare nuove livree per le BMW d'autore. I risultati vanno dai più chiassosi ai più originali ai più belli, ma ne ho visto anche qualcuno francamente discutibile.

Fatto sta che, l'anno seguente, Poulain chiese la stessa cosa a un altro artista, lo scultore Frank Stella. Fu una scelta felice – almeno in teoria. Stella era famoso per le sue sgargianti vernici fluorescenti, ma in quel caso partorì un sorprendente design a griglie in bianco e nero, stile carta millimetrata; nonostante l'aspetto tranquillo, la sua *art car* ebbe comunque un impatto visivo enorme su tutti i giornali. Nei due anni successivi altri due grandi artisti

38105182_4185_Art Cars_ITA.indd 34 28/06/2013 11:10

americani si misurarono con la sfida: Roy Lichtenstein tappezzò una BMW 320i di allegre strisce evocative del movimento e della velocità, e Andy Warhol prese un pennello e decorò a vivaci motivi astratti una favolosa BMW M1. Nonostante il nono posto ottenuto a Les Mans nel 1977, la prima incontrò il favore del pubblico, mentre la seconda diventò famosa in quanto l'unica dipinta in persona dall'artista (anziché con l'aiuto dei suoi assistenti). L'icona della pop art era alquanto soddisfatta della sua audace creazione: «Ho cercato di dare un'immagine vivida della velocità. Se una macchina va davvero forte, contorni e colori non possono che risultare sfumati e confusi».

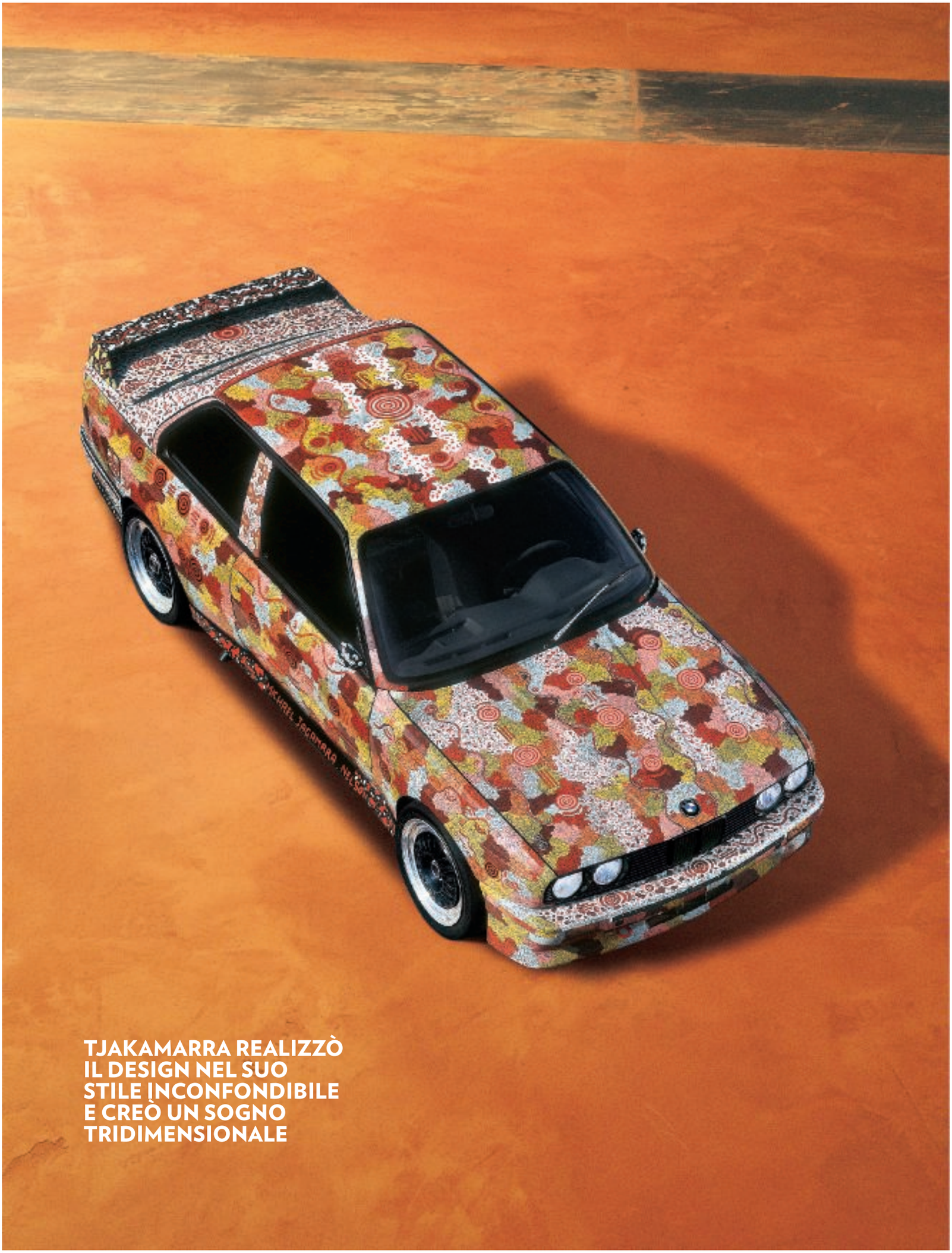
Se la BMW si fosse fermata ai soli Stati Uniti, alla lunga l'operazione sarebbe forse stata noiosa; fortunatamente, invece, guardò più lontano. Nel 1989 l'artista aborigeno australiano Michael Nelson Tjakamarra fu invitato a occuparsi del nuovo design di una BMW M3. Grazie alle sue opere "sognanti" destinate a spazi pubblici, all'epoca Tjakamarra aveva già ottenuto ampio riconoscimento internazionale: i suoi quadri parlavano della memoria legata al paesaggio ed egli realizzò il design nel suo stile inconfondibile, partendo da un motivo a spirale sul tetto (la coda di un canguro) per poi procedere verso l'esterno con punti e linee, fino a creare un sogno tridimensionale e... su ruote.

Altrettanto grande fu il successo riscosso dalla prima artista donna coinvolta nel progetto, la sudafricana Esther Mahlangu, che nel 1991 dipinse una 525i. Appartenente alla tribù degli Ndebele, la Mahlangu era cresciuta in una fattoria del Transvaal apprendendo dalla madre e dalla nonna le tecniche di pittura tradizionali per decorare le pareti delle case con forme geometriche dai colori vibranti. Da lì l'artista attinse per realizzare i motivi astratti della 525i – fasce nere orizzontali, verticali e inclinate, inframmezzate da zone cromatiche gialle, rosa, verdi e blu – e in seguito dichiarò di avere accettato l'incarico perché «in fondo era come dipingere un muro».

Da allora molti altri artisti hanno creato le loro *art car*: dagli interventi con aerografo di Matazo Kayama, ispirati ai paesaggi giapponesi, agli ironici messaggi impressi da Jenny Holzer sulla carrozzeria, tra cui "Protect me from what I want" (proteggimi da ciò che voglio) e lo slogan "The unattainable is invariably attractive" (impossibile resistere all'impossibile). Il progetto che a oggi colpisce di più resta tuttavia quello di una macchina destinata a non muoversi mai. Difficilmente infatti potremmo chiamare "automobile" il lavoro

Dall'alto: Andy Warhol nel 1979, intento a decorare la sua *art car* che quell'anno arrivò seconda a Le Mans; nel suo progetto, Michael Nelson Tjakamarra utilizzò tecniche e motivi aborigeni. A destra: nel 1995 David Hockney dipinse sulla carrozzeria una versione stilizzata dell'abitacolo, conducente e cane compresi; nel 1991 Esther Mahlangu fu la prima donna a partecipare al progetto, con una BMW ispirata all'arte tradizionale della tribù ndebele

38105182_4185_Art Cars_ITA.indd 36 28/06/2013 11:11



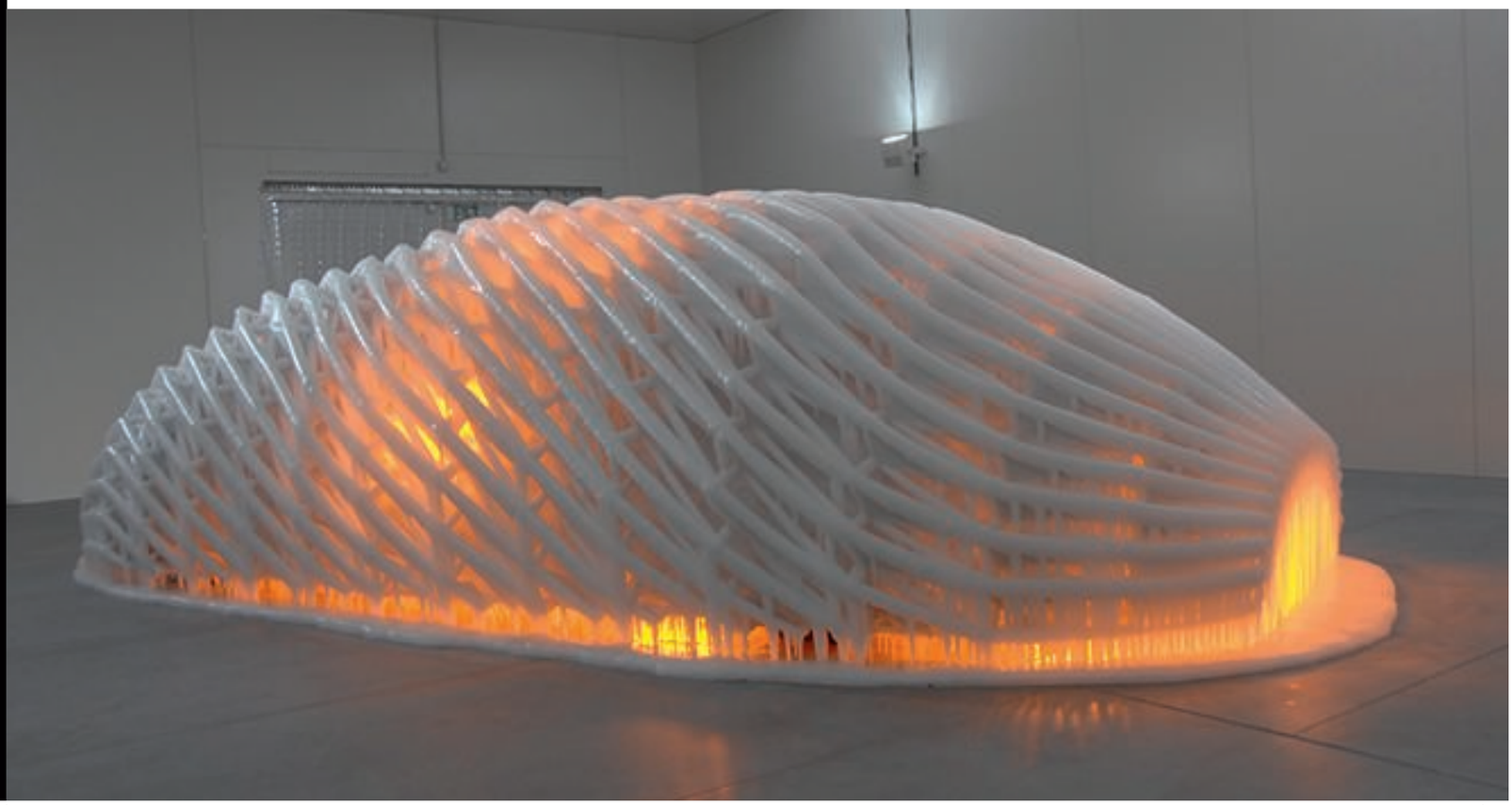
TJAKAMARRA REALIZZÒ IL DESIGN NEL SUO STILE INCONFONDIBILE E CREÒ UN SOGNO TRIDIMENSIONALE

LACK OF CHARISMA CAN BE FATAL
PROTECT
ME
FROM
WHAT
I
WANT

del danese Olafur Eliasson. Partito da una BMW H2R, avveniristico modello da corsa sperimentale a idrogeno liquido, l'ha trasformata in una scultura in ghiaccio realizzata all'interno di una speciale camera di raffreddamento. Rimossa la carrozzeria, l'artista l'ha sostituita con una traslucida livrea in pannelli d'acciaio su cui ha poi vaporizzato ben 2000 litri d'acqua, che lentamente si è congelata.

Qual è il messaggio veicolato dall'artista? Come ha dichiarato Henry Urbach, uno dei curatori del progetto, trovarsi di fronte al lavoro di Eliasson è stato come «incontrare qualcosa di magico mai visto prima, e insieme percepire una critica seria, piena di spunti di riflessione.» Per molti versi il design del danese è il più provocatorio della serie Art Car, e se da un lato si riallaccia agli aspetti dell'automobile più apprezzati da Marinetti e Gabo – velocità, aerodinamicità e intrinseca bellezza – dall'altro solleva questioni importanti sul nostro rapporto con le quattro ruote. Eliasson ha trascorso moltissime ore nei laboratori della BMW, perciò altri artisti innovatori hanno potuto interagire con lui in uno spirito di ricerca collaborativo e oggi il suo progetto indica una nuova e interessante direzione di utilizzo delle auto a fini artistici.

Troverete contenuti esclusivi su questo articolo nel Patek Philippe Magazine Extra sul sito patek.com/owners

FOTO: BMW GROUP CHRISTIAN KAIN ©ARTISTI E LORO EREDI DACS, LONDRA ARS AND VAGA, NEW YORK, 2013

Pagina precedente: Jenny Holzer ha descritto l'auto da corsa come un mezzo espressivo ideale. "Protect me from what I want," è uno dei sei slogan da lei dipinti nel 1999 sulla BMW. In questa pagina: nel 1989 Ken Done decorò la sua *art car* con disegni astratti di uccelli e pesci «bellissimi e velocissimi» tipici della sua terra, l'Australia (foto in alto). Questo modello del 1982 creato da Ernst Fuchs fu realizzato come pura espressione artistica e non venne mai utilizzato nelle gare (foto a destra). Nel 2007 Olafur Eliasson ha spogliato un prototipo e lo ha rivestito d'acciaio e ghiaccio, con l'obiettivo di alimentare il dibattito sulle questioni ambientali che l'industria dell'auto si trova ad affrontare (foto in basso)