

manager

magazin



**Mercedes drängt nach Amerika:
Aufbruch ins Risiko**

Mismanagement

**Hapag-Lloyd
läuft
auf Grund**

Japan

**Sony-Chef Morita:
„Warum
wir besser sind“**

Pensionäre

**Was die Großen
von gestern
heute machen**

Edward Kienholz:
The Back Seat Dodge '38, 1964,
Collection Lyn Kienholz



GESELLSCHAFT

Auto-Kunst

Unsterbliches Blech

Ob Wirtschaftsfaktor, Kultobjekt, Aggressionsinstrument oder auch nur Fortbewegungsmittel – das Auto ist der schillerndste Gegenstand moderner Zivilisation. Auch die Kunst hat sich des Massenartikels angenommen, allerdings überraschend zögernd. Hauptsächlich die Pop-art verwendet Autos in ihren Objekten, um das konsumorientierte Leben in der Masse zu paraphrasieren.



Joseph Beuys:
Das Rudel, 1969,
Staatliche Kunst-
sammlungen
Kassel, Neue Galerie

Roy Lichtenstein:
BMW 320
Rennsportwagen, 1977,
Frank Stella:
BMW Coupé 750 PS Turbo,
1976,
Alexander Calder:
BMW 3.0 CSL Coupé, 1975,
BMW AG München
(von unten nach oben)



GESELLSCHAFT

Auto-Kunst

Atombombe, trostlose Städte, gestanztes Leben in der hochtechnisierten Wegwerfgesellschaft — auf die zunehmende Entfremdung in allen Lebensbereichen hat die Kunst mit ihrer eigenen Trivialisierung geantwortet. Ihre Reaktion auf eine Technik, die sich zu verselbständigen droht, fällt oft brutal, gelegentlich zynisch aus.

Überraschend selten taucht dabei das Auto auf. Obgleich einige hundert Millionen Kraftwagen das Bild dieser Erde verändert haben, kommen sie sogar in der Pop-art der 60er Jahre, die Güter des Massenkonsums zum Kunstthema erhob, ziemlich kurz. Allerdings wurde das Auto in einigen Pop-Objekten ideenreich verarbeitet.

Die eigentlichen Funktionen des Kraftfahrzeugs sind für die Objektkünstler der Pop-art meist uninteressant. Gerade mit der Zerstörung der Funktionsfähigkeit zitieren César (Teile einer Renault Dauphine, eines Citroën 2 CV und eines Feuerwehrwagens aus der Schrottpresse), Arman (gesprengter MG) und Vostell (einbetonierter Opel Kapitän) die Widersprüche in der Konsumgesellschaft. Chamberlain nutzt das Gebrauchsgut Auto als zeitgemäßes Material für seine Plastiken.

Den Amerikanern Calder, Lichtenstein und Stella dienen Sportwagen als Malgrund: Das vorgegebene Alltagsobjekt erhält durch Farbmuster eine neue Qualität. Auch Christos verpackter Pkw wird plötzlich zu einem attraktiven Gegenstand, wobei die Verpackung selbst eine Paraphrase der Wegwerfgesellschaft ist. Kienholz verfremdet das Auto, um seine Nebenfunktion als Liebeslaube bloßzustellen.

Mit grasbedeckten Fahrzeugen protestiert der Architekt und Aktionskünstler Grub gegen die Betonierung und Asphaltierung der Städte. Der Düsseldorfer Gesamtkunstvirtuose Beuys hat das Auto dem alten, naturverbundenen Fortbewegungsmittel Schlitten gegenübergestellt. Indem er seine Synonyme für die Grundlagen menschlicher Existenz (Fett für Nahrung, Filz für Wärme, Taschenlampe für Licht) auf die Schlitten packt, verweist Beuys das Auto in seine Schranken: Es ist nur ein Fortbewegungsinstrument und gar nicht immer das beste. *Peter Derschka*



César (César Baldaccini):
Compression, 1961,
Privatbesitz



John Chamberlain:
White Shadow, 1964,
Museum Ludwig, Köln

Christo (Christo Javacheff):
Wrapped automobile — Volvo 555 B 18,
1981, Serge de Bloe, Brüssel, Christo,
New York



Hermann Grub:
Aktion Schloßplatz,
Stuttgart, 1980

Arman (Armand Fernandez):
L'orchidée blanche, 1963,
Charles Wilp, Düsseldorf

Wolf Vostell:
Ruhender Verkehr, 1969,
Kunsthalle Köln

