

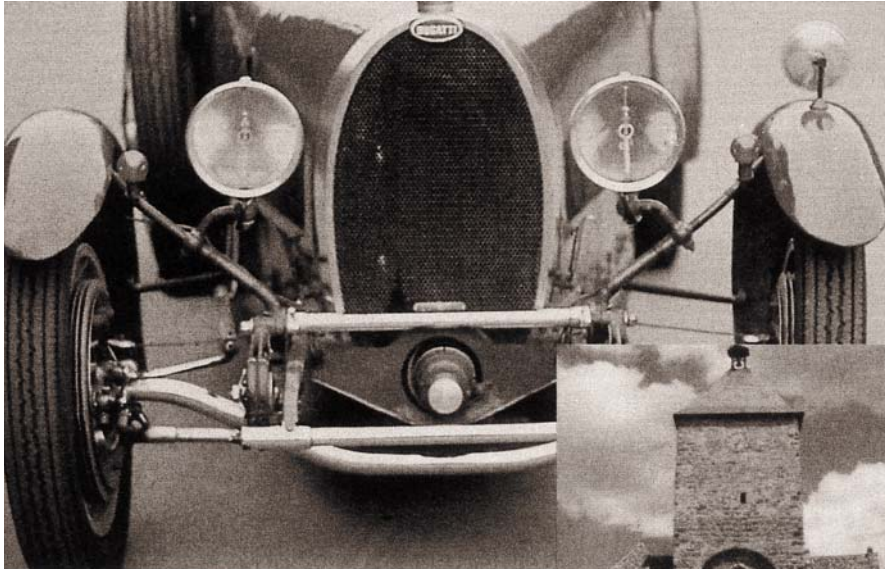
ARTINVESTOR

Kunst. Und was sie wert ist.

Auto Kult. Kult Auto.

Auto Kult. Kult Auto.

Eine rasende Betrachtung des Auto-Jahrhunderts in der Kunst.



Auto Skulptur. Ettore Bugatti, 1928.

Kein Ding hat das vergangene 20. Jahrhundert stärker geprägt als das Automobil. Es gab uns Freiheit und Unfreiheit gleichermaßen. Wie anders wäre Goethes Italienreise verlaufen in einem Ford!

Die ersten Autogestalter bauten Skulpturen mit hohem ästhetischen, zeitweisenden Anspruch. Sie eiferten den Architekten nach und schufen Kathedralen der Mobilität. Und im Gegenzug begeisterten sich Poeten, Komponisten, Maler und Bildhauer für das Auto. Die Futuristen ebenso wie die Dadaisten. Das Auto stand stellvertretend für die Heroik des modernen Lebens, machte Geschwindigkeit und Bewegung in der Kunst deutlich.

Alles ging schneller, zack, zack, zack, und dann haben sie dem Auto mal eben zwölf bis zwanzig Räder drangemalt, um zu zeigen – der läuft. Der Surrealismus mit Salvador Dalí machte das Auto zum Fetisch. Mit der ersten Ölkrise in den frühen 70er Jahren kam die Götterdämmerung, angekündigt bereits in den 50ern mit der Explosion der “Weißen Orchidee“ von Arman. Dann ging alles sehr schnell. Die letzte Verherrlichung des Autos durch die Pop Art von Warhol bis Wesselmann wurde vom Sockel gestürzt, einbetoniert von Arman und Vostell, von der Aktionskunst eingefroren für bessere Zeiten.



Schmiedtor Molsheim.
Vorbild für den Kühlergrill.

Ein Ferrari ist auch heute noch ein Kunstwerk und ein Monument unserer Zeit. Sein Motor ist wie eine Orgel anzuschauen und sein Klang ist die Musik der Straße.

Aber zum Fahren wird er heute nicht mehr gebaut. Besser man stellt ihn ins Wohnzimmer, da rostet er nicht und überlebt die Autobahn. Das Auto der Zukunft wird ganz anders aussehen. Wir sind gerade dabei, das Auto neu zu definieren.

Vergleichbar ist das unserem Kommunikationssystem. Wie schön waren einst die Telefonzellen in London und Paris, wie toll war, dass vor jeder Zugtür der New Yorker U-Bahn ein Telefon war. Vorbei – dank einer kleinen Kommunikationsschachtel, die uns in sekundenschnelle weltweit einfängt. Die großen Autos, die heute noch die Staus bevölkern, sind vergleichbar jenen Telefonzellen mit vier Rädern darunter.



Automobil. Henri Valensis, 1920.



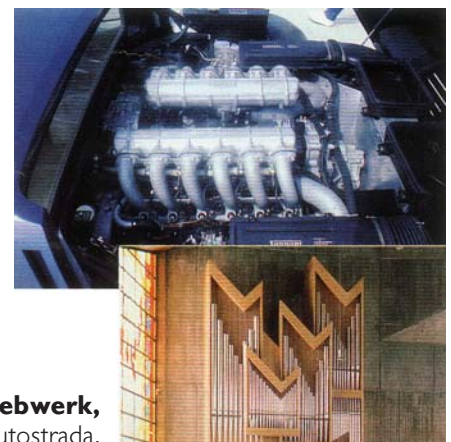
Isotta Fraschini. Am Steuer Giacomo Puccini, 1909.



L'apparition de la ville Delft.
Salvador Dalí, 1935/36

Die Rolle großer Künstler war immer, den Zeitgeist neu zu interpretieren und damit die Epoche zu bewegen, wie es einst Ettore Bugatti tat und Leonardo da Vinci voraussagte. Das Auto der Zukunft wird der Spiegel unseres kollektiven Seelenlebens sein. Das Auto findet im Kopf statt.

HA Schult



Ferrari – Triebwerk,
Orgel der Autostrada.

ÖkoGlobe

Der erste internationale Umweltpreis für die Autoindustrie.

Artinvestor und Finanzen Verlag sind Partner des ÖkoGlobe.

Der ÖkoGlobe ist der erste internationale Umweltpreis für die Mobilitätsindustrie. Er wurde 2007 durch den Aktionskünstler HA Schult initiiert und wird durch die DEVK Versicherungen, den TÜV Rheinland, den Finanzen Verlag, Artinvestor in Zusammenarbeit mit dem ÖkoGlobe-Institut der Universität Duisburg-Essen verliehen.



Jurorin. Claudia Kemfert

Die Jury besteht aus Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer, Universität Duisburg-Essen, Prof. Dr. Claudia Kemfert, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Hertie School of Governance, Berlin, Prof. Dr. Jürgen Brauckmann, TÜV Rheinland Group, Köln, Matthias Machnig, Landesminister für Wirtschaft von Thüringen, Erfurt, Engelbert Faßbender, DEVK Versicherungen, Köln und HA Schult.



ÖkoGlobe '07. Bernhard Mattes, CEO Ford, Friedrich W. Gieseler, CEO DEVK, Sigmar Gabriel.



ÖkoGlobe '09. HA Schult, Claudia Kemfert, Frank Stronach, Elke Koska, Jürgen Trittin, Friedrich W. Gieseler

Heute nach sechs Jahren bereits institutionalisiert, ist der ÖkoGlobe weltweit der erste Umwelt-Award für die Automobilindustrie, dem viele *Grüne Lenkräder* folgten. Ein großer Dank geht an die Autoindustrie für zahlreiche Nominierungen zukunftsweisender Innovationen. Das erforderte am Anfang Mut, denn keiner wußte wohin uns der ÖkoGlobe führte.



Juror. Ferdinand Dudenhöffer, Preisträgerin Marie-Luise Schäffler



Gold Fishes Car. HA Schult, 2010, Norbert Röttgen.

Die Luft, die wir atmen, ist überparteilich. So kamen sie alle zum ÖkoGlobe als Eröffnungssprecher, Norbert Röttgen und Jürgen Trittin, Klaus Töpfer und Sigmar Gabriel. Ein besserer Katalysator zwischen Machbarem und Unmachbarem, zwischen Wirtschaft, Politik und Kultur ist kaum denkbar.



ÖkoGlobe '08. Klaus Töpfer.



Zauberfahrt Automobil...
Marcel Proust, ca. 1917



Barfuß am Steuer.
Françoise Sagan, 1955.



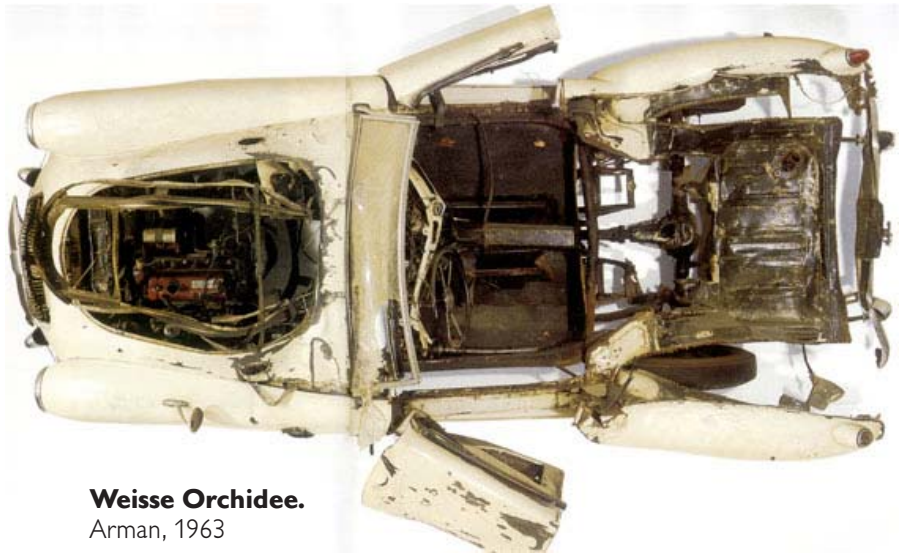
Stillstand auf dem Feld.
Françoise Sagan, 1957



Landscape 4.
Tom Wesselmann, 1965



Knirrrsch.



Weisse Orchidee.
Arman, 1963



Frozen Time. HA Schult, 1989/2011.



BMW 635 CSi. Robert Rauschenberg, 1986.



Auto-Professor. Ferdinand Dudenhöffer, Universität Duisburg – Essen.

Zwei führende Theoretiker ihres Fachs treffen anlässlich des ÖkoGlobe '12 im Artinvestor aufeinander. Der Auto-Professor und der Kunst-Professor, Ferdinand Dudenhöffer und Peter Weibel, beide Gladiatoren ihres Fachs. Unter der Gesprächsleitung des TÜV-Rheinland CEO Manfred Bayerlein treffen sie sich zum Meinungs austausch.

Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer ist Professor an der Universität Duisburg-Essen und leitet dort das Fachgebiet Automobilwirtschaft.

Prof. Dr. hc. Peter Weibel ist Vorstand des ZKM, Zentrum für Kunst und Medientechnologie Karlsruhe, weltweit als Kurator unterwegs und hat zahlreiche Lehraufträge.



Kunst-Professor. Peter Weibel, ZKM Karlsruhe.

Future Now.

Das Auto wird grün und intelligent. In 15 Jahren werden bei den Neuwagen weniger als ein Drittel der verkauften Fahrzeuge reine Verbrennungsmotoren sein, zwei Drittel sind teilelektrisch und elektrisch. Das zweite große Feld sind teilautonomes Fahren und Assistenzsysteme. Die dritte große Entwicklungslinie ist das Billigauto. Da entsteht ein gewaltiger Markt in den Schwellenländern.

Wenn wir bei 600 000 Fahrzeugen in 2020 rauskommen, wäre das gut. Wer aber seinen Weg macht, Stück für Stück, ist der Hybrid. Da werden wir in den nächsten 15 Jahren viel Bewegung sehen. Wenn sich Deutschland nicht stärker für die Elektromobilität engagiert, läuft die Industrialisierung im Ausland.

Das reine batteriegetriebene Fahrzeug hat seine großen Vorteile in Stadtverkehren. Hier kommt es zum Einsatz, für Überlandfahrten gibt es bessere Alternativen. Von daher ist der Plug-In Hybrid sicher eine Art Königsweg, bis dann in vielleicht zwanzig Jahren die Bedingungen für die Brennstoffzelle stimmen. Dann gilt Reichweite ohne Grenzen.

Wir brauchen Zeit. Einerseits müssen die Kosten der Technik marktfähig werden, und zum anderen brauchen wir Wasserstoffproduktionssysteme, die sinnvoll sind. Mit der ökonomischen Wasserstoffproduktion aus erneuerbaren Ressourcen werden auch die Tankstellen kommen.

Dann gehen wir in eine wirkliche Zukunft: emissionsfrei und lautlos.

Ferdinand Dudenhöffer.



Auto Guru. Ferdinand Dudenhöffer, 2011.



Oil. HA Schult, 2008.



Art is Drive. GM-Segway, 2009.



Zukunft Jetzt. Ulm, 2009.

Kult der Bewegung.



Futuristisches Manifest.
Filippo Tommaso Marinetti, 1909.

Das Manifest der Futuristen bezeugt den Enthusiasmus, mit dem das Automobil in der Kunst begrüßt wurde: "Ein Rennwagen, dessen Karosserie große Rohre schmücken, die Schlangen mit explosivem Atem gleichen, ...ein aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint, ist schöner als die Nike von Samothrake." 1909. Das Auto wurde aufgrund seiner Dynamik, Geschwindigkeit und Mobilität zum Sinnbild für Freiheit und Souveränität und damit von der Poesie über die Malerei bis hin zur Architektur zu einer zentralen Metapher der Moderne.

Alle Bewegungsmaschinen des 19. Jahrhunderts, das Schiff, die Eisenbahn, das Auto und das Flugzeug, beflügelten die Fantasie der Künstler, von William Turner bis Blaise Cendrars, von Claude Monet bis Marcel Proust. Besonders Kasimir Malewitsch hat den Einfluss der Bewegungsmaschinen auf die Entwicklung der Formensprache der Kunst untersucht. In Schautafeln zeigte er visuelle Analogien zwischen Kubismus, Futurismus und Suprematismus einerseits und Schiff, Eisenbahn und Auto andererseits, 1925. Malewitsch verstand seinen Suprematismus als die fortschrittlichste Kunst, da er sich auf die fortschrittlichste Technologie bezog, nämlich auf Flugzeug, Satelliten und Funk. "Der technische Erfinder hat das Automobil durch den Aeroplan überwunden, der Maler aber hat eine neue Form der Kunst gefunden." Malewitsch, 1923.

Die Abbildungen in Malewitschs Publikation Von Kubismus und Futurismus zu Suprematismus zeigen den Einfluss der beschleunigten Vehikel und der Teletechnologie auf seine Formvorstellungen, 1915. Immer wieder beruft er sich in seiner Verteidigung der modernen Kunst auf die "Generation der Chauffeure, Piloten, Maschinisten, mitten im Zeitalter des Telegrafen und des Funks" oder auf die "zeitgemäßen



Dynamism of an Automobile. Luigi Russolo, 1912/1913.

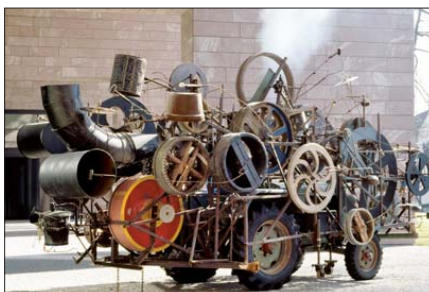
Errungenschaften wie Aeroplane, Luftschiffe, Radio, Elektrizität".



Mechanik der Organismen – Organik der Maschinen.
Peter Weibel, 1994.

Hier wird deutlich, dass zwischen der Entwicklung der Formen in der Kunst der Wahrnehmung der Gegenstandswelt in der Kunst einerseits und der Entwicklung der materiellen Bewegung (Schiff, Auto, Flugzeug) und der immateriellen Bewegung (Funktechnologie, Radio, Fernsehen) andererseits Verbindungen bestehen. Der Kult der Bewegung gipfelte schließlich in einer ganz neuen Kunstrichtung: der Kinetik der 1950er-Jahre.

Peter Weibel



Klamauk. Jean Tinguely, 1979.

Was ist das ZKM? Labor?
Museumstempel?
Kommunikations-Kathedrale?

Anders als die Tate Modern, die sich in Gigantomanie erschöpft, das Guggenheim Bilbao, das in Selbstverliebtheit badet oder das MoMA, das von seinem hohen Anspruch erschlagen wird, ist das ZKM Karlsruhe einfach nur das spannendste Museum und Hochschule der Moderne in einem.

So wie die Strahlkraft des Bauhauses, das ja nur wenige Jahre bestand, aus der Provinz bis jetzt den Alltag unserer Welt optisch bestimmt, hat das ZKM Karlsruhe dessen Platz für dieses Jahrhundert bereits eingenommen.

Das ZKM wurde 1989 von dem Visionär Heinrich Klotz gegründet und wird seit einhalb Jahrzehnten von Peter Weibel mit der Brechstange kreativer Intellektualität vorangetrieben, einem Bewegter, der seine wahre Sensibilität hinter autistischer Kraftmeierei verbirgt.

Während seiner Regentschaft wurden Kuratoren, Dozenten, Künstler und Techniker zu kampferprobten Rittern und Amazonen der Künste auf müde galoppierenden Amtsschimmeln, angefeindet vom Ungeist des Stillstands.

HA Schult