

Fetisch Auto

Alter und Ego zugleich

Die Kunst- und Kulturgeschichte des Autos umfasst im Museum Tinguely alle Aspekte der individuellen Mobilität – von der bildlichen Vergötterung des Geschwindigkeitsrausches vor über 100 Jahren bis zur Verbrennung einer Luxuskarosse als radikale Kritik am zügellosen Konsumismus.

Kaum ein Gegenstand hat im 20. Jahrhundert die Kunstschaffenden fasziniert wie das Auto. Die Vielfalt der Auseinandersetzung verblüfft auch Leute, die einen guten Überblick über die Kunstgeschichte haben. Je tiefer die Ausstellungsmacher in die Materie eingedrungen seien, desto mehr neue Aspekte hätten sich ergeben, erinnert sich Kurator Roland Wetzels an die Vorbereitungszeit. So ergaben sich zwei Stränge der Darstellung: ein historischer, der bei den geschwindigkeitsverrückten Futuristen beginnt und mit den ironisierenden Nouveaux Réalistes aufhört, und ein thematischer, der sich zuerst den verschiedenen Fetisch-Arten zuwendet und dann Einzelaspekte untersucht. Jean Tinguely schliesslich, dem ambivalenten Autonarren, widmet die Ausstellung im Untergeschoss eine eigene Abteilung.

Das Auto als banales Mittel individueller Mobilität, als Instrument kleinbürgerlicher



Erwin Wurms «Renault 25»: Eingeschränkt fahrtüchtig

Kuratiert von Roland Wetzels, zeigt das Museum Tinguely in Basel vom 8. Juni bis zum 9. Oktober 2011 unter dem Titel «Fetisch Auto. Ich fahre, also bin ich», wie sich Künstlerinnen und Künstler der Moderne vom Automobil beeindruckt und provozieren liessen. Die aufwändige, speichenförmig rund um einen in seine Einzelteile zer-

legten, an Drähten zum Schweben gebrachten VW Käfer angeordnete Inszenierung erschliesst den «Fetisch Auto» sowohl von seinen historischen als auch von seinen thematischen Aspekten her. 160 Gemälde, Drucke, Skulpturen, Fotografien und Filme von 80 bekannten und weniger bekannten Kunstschaffenden (darunter, in einer eigenen Abteilung, der Autonarr Jean Tinguely) fügen sich zu einem multimedialen Panoptikum des «wichtigsten Kulturguts des 20. Jahrhunderts», dem sich seit dem Futurismus keine Kunstrichtung entziehen konnte. Am allerwenigsten die – zeitgleich mit dem Auto entstandene – Filmkunst. Die Ausstellungsmacher tragen diesem Umstand Rechnung, indem sie vom 8. Juni bis 9. September im Solitude-Park, im Vorgarten des Museums, ein öffentliches Autokino betreiben, das ausschliesslich Filme zeigt, in denen Autos Hauptrollen spielen.

Zur Ausstellung erschien ein reich illustrierter Katalog mit Beiträgen von Mattias Bickenbach, Hartmut Böhme, Micha Hilgers, Manuela Kraft, Ludger Lütkehaus, Harun Maye, Thomas Pittino, David Staretz und Roland Wetzels. Roland Wetzels (Hrsg): Fetisch Auto. Ich fahre, also bin ich. Heidelberg (Kehrer Verlag). 336 Seiten, CHF 68.00 (Museum), € 48.00 (Verbandhandel).

Erläuterungen zu den ausgestellten Werken geben die Saaltexte, die als separate Broschüre zur Verfügung stehen.



Selbstdarstellung, das Auto als Potenzverstärker oder Adrenalinpumpe, als Mordwaffe und Suizidmaschine – kein Aspekt wird in der Ausstellung ausgelassen. Andrew Bush eröffnet die Schau mit Porträts fahrender (amerikanischer) Zeitgenossen in ihren meist arg lädierten Kisten. Ihr ernst gemeinter Eifer am Volant wird in Erwin Wurms «Renault 25» aufgehoben, der – wie Bilder im Katalog beweisen – zwar fahrtüchtig ist, aber nur sehr eingeschränkt, zu sehr ist ihm die Kurvenneigung zur Gewohnheit geworden, weshalb seine Reifen nur noch auf der Aussenkante Bodenhaftung halten.

Vor dem Ersten Weltkrieg malten die Futuristen Giacomo Balla und Luigi Russolo ihre automobilen Raserträume. Das Auto war für sie «schöner als die Nike von Samothrake». Der Göttin der Mobilität sollte alles untergeordnet werden. Selbst die Kanäle in Venedig stellten sich die radikalen Apologeten der Modernisierung, aufgefüllt und asphaltiert, als Rennstrecken vor. Was uns heute verrückt vorkommt, vergessen wir es nicht!, hatte noch bis weit in die zweite Nachkriegszeit einflussreiche Anhänger, die zum Beispiel – wie der Zürcher Professor Kurt Leibbrand – eine Autobahn durch die Basler Altstadt bauen wollten.

Erst in den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts begann sich das Blatt zu wenden: In den USA transformierte Andy Warhol blutrünstige Unfallbilder, und auch in Europa liessen sich Wolf Vostell und andere von authentischem Material faszinieren. Jean Tinguely ironisierte das Auto zu einem Brett mit Kinderwagen-Rädern und setzte das Gefährt 1960 seiner Höllenmaschine «Homage à New York» aus – was offenbar nicht schadete: Es überlebte als «Klaxon».

Auch in die «Kar Kween» des Pop-Artisten Mel Ramos lässt sich spöttische Distanz zum phalokratischen Auto-Machismo interpretieren. Überhaupt ist auffällig, wie sehr die ausgestellten Werke die individuelle Perzeption der Betrachtenden herausfordern. Je kritischer sie der Auto-Faszination gegenüber stehen, desto eher werden sie den Künstlern und ihren



Mel Ramos' «Kar Kween»: Spöttische Distanz

Werken ironische Distanz unterstellen. Und umgekehrt.

Der Ansatz funktioniert allerdings nicht immer. So sind einige Arbeiten, die in der Rubrik «Religiöser Fetisch» gezeigt werden, nicht als Kommentare, sondern als bloße Belege zu lesen: Der Sarg in Form eines Hummer-Geländewagens gilt in Ghana, wo er herkommt, nicht als Kunstwerk, wie wir es verstehen, sondern als ein Stück Kunstgewerbe, das man beim Sargtischler machen lässt. Der «Auto-saurus Tripous» aus Indien, eine Motor-Rikscha aus Fiberglas-Knochen, darf dagegen als eine Art Memento mori interpretiert werden, wohingegen Jordi Colomers «Papamóvil», eine Miniatur-Version der päpstlichen Defilierkarre, weniger als Beitrag zum Auto-Thema denn als kritisches Aperçu zur Zwergenhaftigkeit der päpstlichen Dogmen gedeutet werden darf.

Das heisst: Die Zuweisung der einzelnen Arbeiten zu den konzeptionellen Einheiten dürfen wir ruhig cum grano salis nehmen. So eindeutig, wie Chris Burdens «Trans-fixed», die Kreuzigung des Künstlers auf das Heck eines VW-Käfers, bedient keiner der ausgestellten Artisten die Vorgaben.

Und selbst hier legt die Verfasserin des Saaltextes das Gewicht auf die Kritik am «Auto als Fetisch-Objekt des wirtschaftlichen Wohlstands», das beiläufig «mit einer religiös-christlichen Konnotation symbolisch aufgeladen» wurde.

Ähnliches gilt für den Autofriedhof auf dem Bild des Fotografen Walker Evans von 1935. Es zeigt einen Schrottplatz auf einer Wiese neben einer Eisenbahnlinie. Die Erhöhung zum «Friedhof» ist wohl ein ironisches Aperçu des Bildkünstlers. Anders der «historische Autofriedhof im Gürbetal», der in der Ausstellung leider fehlt. Die Dutzenden von Bäumen bewachten und von Büschen durchwachsenen Autowracks wurden seinerzeit zu einer nationalen Pilgerstätte, bevor der Platz 2009 auf Befehl der Behörden liquidiert wurde.

Im Zentrum der Schau, gleichsam an der Nahe des Ausstellungsrades, hängt nicht zufällig ein nach allen Regeln der Kunst filetierter VW-Käfer am Himmel, ein «Cosmic Thing», wie der mexikanische Künstler Damián Ortega sein Werk nennt. Kein anderes Fahrzeug symbolisiert den Übergang von individueller Mobilität als exklusivem Vergnügen der Reichen zum erschwinglichen Massenphänomen wie dieses Auto. In viel stärkerem Mass als der Ford T – mindestens im kollektiven Gedäch-



Damian Ortegas «Cosmic Thing»: Käfer am Himmel



Autofriedhof Gürbetal: Von Büschen durchwachsen

nis der Europäer – machte der Volkswagen das Auto zu einem Konsumgut. Seine Präsenz auf den Strassen, seine Erschwinglichkeit und sein Aussehen prägten auch den sprachlichen Umgang: Respektlos durfte man von der «Mühle» reden, von «Rostlauben», «Blechkisten» und «Benzinkutschen». Aber



Lotus mit fünf Witwen: Memento der Angstlust

auch vom Gegenteil: Von der Unerreichbarkeit gewisser Modelle für Otto Normalverbraucher, der alsbald von seinem «Traumauto» zu schwärmen begann.

«Traumautos» beflügelten nicht nur den Mann von der Strasse, sondern auch Künstlerinnen und Künstler – als Inspirationsquelle oder ganz real. Jean Tinguely, der Freund der Rennfahrer und bekennende Raser, stellte sich den legendären Lotus des zweifachen Weltmeisters Jim Clark ins Schlafzimmer. Zusammen mit Eva Aepplis «Fünf Witwen» arrangierte er den Boliden zum Memento seiner automobilen Angstlust.

«Angstlust», schreibt der Psychoanalytiker Micha Hilgers in seinem Katalog-Essay¹, «ent-

¹ Ich fahre, also bin ich: Das Auto als Fetisch und Identitätsprothese, Katalog S. 235ff.

steht auf der Kippe zwischen gelingendem waghalsigem Manöver und Unfall.» ... «Ich rase, also bin ich», lautet die Selbstvergewisserung, die Angstlust an die Stelle von Leere und Antriebslosigkeit setzt. Pointiert: Je geringer der innere Antrieb, desto grösser muss der äussere ausfallen, um das Selbst zu befördern.»

Neben Hilgers' aufschlussreichen Ausführungen, die beiläufig den generellen Fetischcharakter des Autos dementieren, fallen im schön gestalteten Katalog die klugen Erläuterungen des Berliner Kulturwissenschaftlers Hartmut Böhme auf, der mit einer Fülle von Belegen aus der Kunst- und Kulturgeschichte aufwartet. Anders als Hilgers liefert er eine weit offene Definition der «Doppelstruktur» aller Fetische: «fabriziert, aber dennoch magisch, ein materielles Objekt, aber dennoch wunderbar und wundertätig, handgreiflich und operabel, aber dennoch voller Geheimnis, ein Anderes, aber dennoch ichhaft, Alter und Ego zugleich.»

Es ist die Stärke des Katalogs, dass er die Vielfalt des Ausstellungskonzepts nicht nur widerspiegelt, sondern auch ergänzt. So schreibt zum Beispiel der Filmwissenschaftler Thomas Pittino kenntnisreich über die «Liebesgeschichte» zwischen den praktisch gleich alten «Emotionsmaschinen» Auto und Film – und baut damit eine feste Brücke zum Angebot eines temporären Autokinos, das bis im September eine breite Palette von Filmen zeigt, in denen Autos die Hauptrolle spielen.

Zu bedauern ist, dass die Autoren des Katalogbuchs die Balance zwischen ernsthafter Auseinandersetzung und feuilletonistischer Oberflächlichkeit nicht überall gefunden haben. Sachliche Irrtümer und zahlreiche Druckfehler sind ärgerliche Begleiterscheinungen eines Lektorats, das bei der Bearbeitung der Manuskripte offenbar unter Zeitdruck stand.



Autokino: Liebesgeschichte der Emotionsmaschinen

Gleichwohl dürfen Ausstellung und Katalog für sich in Anspruch nehmen, die Latte für künftige Auseinandersetzungen mit dem Thema sehr hoch gelegt zu haben.

© Jürg Bürgi 2011 (Text und Bilder Seite 1 unten, Seite 3 Mitte und unten, Seite 4). Bild Seite 2: © 2011 Pro Litteris, Zürich Foto: Lee Stalsworth; Bild Seite 3 oben: © Historischer Autofriedhof Gürbetal (Ausschnitt).

Abdruck und alle anderen Publikationsformen honorarpflichtig.

<http://www.juerg-buergi.ch>

Wenn Sie unsere Arbeit fördern wollen, freuen wir uns über jede finanzielle Unterstützung: PC-Konto 40-32963-0
IBAN CH75 0900 0000 4003 2963 0