

Hannes Gut und Tilo Richter: Zum Projekt SUPERplus

Kaum ein technisches Produkt ist heute im Stadtbild und in der Landschaft so präsent wie das Automobil. Gerade wegen dieser permanenten Konfrontation zwischen Fussgängern und Radfahrern auf der einen und dem motorisierten Individualverkehr auf der anderen Seite und nicht zuletzt wegen aller kritischen Aspekte des Umwelt- und Landschaftsschutzes begegnen sich hier zwei Welten. Sicherung und Entwicklung des «hohen Gutes Individualverkehr» wirken zugleich aber auch komplex auf viele Lebensbereiche: Wissenschaft, Wirtschaft, Infrastruktur, Design und Politik. Selbst bildende Kunst, Film und Literatur des 20. und 21. Jahrhunderts würden sich ohne den Einfluss und die Präsenz des Autos spürbar anders präsentieren.



Andy Warhol bemalt einen BMW M1, 1979

Seit jeher ist das moderne Automobil eine der exponiertesten Spielflächen für den Zeitgeist und fasziniert Vertreter aller Schichten und Altersgruppen. Nicht zufällig sind kategorisierende Begriffe wie «streamline modern» oder «Futurismus» aufs Engste mit der schnellen und zunehmend individuellen Fortbewegung verbunden. Insbesondere mit seiner Etablierung als «Erfolgsprodukt für die Massen» in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts provozierte die private Motorisierung die Herausbildung ganzer Wirtschaftszweige und Zuliefererbranchen

mit heute Millionen Beschäftigten in aller Welt. Zeitgleich wirkte die Auto-Mobilisierung breiter Massen unmittelbar und nachhaltig auf die gestaltete Umwelt zurück – im städtischen Umfeld wie in der Natur. Die Querung der Alpen mit dem Kraftwagen, zuerst über die Passtrassen, später durch die Realisierung spektakulärer Tunnelbauten, ist hierfür beispielhaft. Aus dem Auto wurde nichts weniger als ein massgebendes «Identifikations- und Projektionsmedium subjektiver Wünsche, Emotionen und Lebensentwürfe», Peter Sloterdijk bezeichnete es als «technisches Zentralobjekt der Moderne». Parallel dazu avancierte das Auto bei seinen Gegnern zum meistgehassten Objekt der Konsumgesellschaft; angesichts mehrerer Ölkrisen und steigender Kraftstoffpreise stehen das Auto und seine Technik heute einmal mehr auf dem Prüfstand.

Unser Projekt SUPERplus wird diese Konflikte nicht lösen können, dennoch möchten wir das Automobil in den Mittelpunkt unserer Betrachtungen und Diskussionen stellen. Dabei wird es an diesen beiden Tagen meist gar nicht um das Auto als solches gehen. Wir wollen vielmehr den Blickwinkel mehrfach ändern und uns dem Automobil als Kulturobjekt annähern. Sie werden also wenig hören über Motorleistung und Hubraum, Abgaswerte oder Leasingraten. Unser Interesse gilt den unscharfen Rändern, den spannenden Randgebieten der komplexen Welt des Autos.

Sechs Referate und eine kleine Ausstellung sollen den Blick schärfen für jene Bereiche, in denen Profession und Obsession fließend ineinander übergehen; manches Klischee über Autos soll hier hinterfragt werden. Was heisst das konkret? Unsere Referenten werden Aspekte des Kraftwagens untersuchen, die gemeinhin verdeckt sind oder abwegig erscheinen. **Hansjörg Küster** wird im Anschluss über die Bewegung des Autos und seiner Insassen in der Landschaft sprechen. Der studierte Biologe und vor allem durch fachübergreifende kulturhistorische Untersuchungen bekannt gewordene Autor wird in seinem Vortrag exemplarisch sein und unser Augenmerk nicht auf den «selbst-

fahrenden» Wagen, sondern – gerade im Gegenteil – aus diesem heraus auf die «vorbeiziehende» Umgebung richten. Wie hat die Geschwindigkeit des Autos unsere Wahrnehmung der Landschaft beeinflusst, und wie hat der asphaltierte Fahrweg über Berg und durch Täler das Bild der Landschaft verändert?



Hans-Christian Schink, Autobahn A 71 bei Traßdorf (Thüringen)

Genau an diesem Punkt setzt auch ein Teil unserer Ausstellung an: Die grossformatigen Aufnahmen des Leipziger Fotografen **Hans-Christian Schink** zeigen in beeindruckender Weise eben diese Eingriffe in die Topografie und das Landschaftsbild am Beispiel deutscher Autobahnbauten der letzten zehn Jahre. Sie sind aber auch einzigartige Dokumente der Leere, weil hier durch die Abwesenheit der eigentlichen Nutzer die Dimension des Gebauten im Vergleich zur Landschaft beinahe als absurd wahrgenommen wird. Obwohl Schink mit romantischen Bildanlagen spielt, sind die Brüche seiner Motive um Vieles stärker. Der

Betrachter ahnt bereits, dass diese Schneise des Verkehrs nur der Anfang einer fortgesetzten Überformung der Landschaft durch den Menschen sein wird.



links: Hans-Christian Schink, Autobahn A 14, Beesedau (Sachsen-Anhalt)

rechts: Hans-Christian Schink, Autobahn A 9/A 38, Kreuz Rippachtal (Sachsen-Anhalt)

Am zweiten Tag werden vier Referate ganz andere Aspekte freizulegen versuchen. Zum Auftakt spricht der Kunsthistoriker **Simon Berger** über das spannungsgeladene Verhältnis von Architekten zum Automobil. Ein Ausflug zu Baumeistern der klassischen Moderne – Erich Mendelsohn, Walter Gropius und Le Corbusier – offenbart zweierlei: Einerseits deren eigene Leidenschaft für das Statussymbol Auto, andererseits ihre Begeisterung für die Facetten der Moderne, die sich im Automobil abbilden: angefangen von der standardisierten Produktion auf Basis ingenieurtechnischer Meisterleistungen bis hin zum Eros der Geschwindigkeit. Dabei changieren auch die Protagonisten von vor 100 Jahren zwischen dem Auto für die Masse und der Luxuskarosse für die *High Society*. Darin ähnelt der individuelle Zugang der Architekten zum Auto sehr stark den Tätigkeitsfeldern ihrer Profession: Die Spannweite ihrer Bauaufträge reichte von der so genannten «Wohnung für das Existenzminimum» bis zur noblen Villa für Unternehmer oder Bankiers. Das Gebaute ist also hier wie dort ein Abbild gesellschaftlicher Strukturen und Bedürfnisse.

Im vierten Vortrag wird der Zürcher Architekt, Publizist und Ausstellungskurator **Claude Lichtenstein** als ausgewiesener Experte zum Thema Stromlinienform wichtige Stationen auf dem Weg zum *streamline car* vorstellen. Der Österreicher Paul Jaray und der Amerikaner Richard Buckminster Fuller sind dabei seine Gewährsleute, die durch ihre wissenschaftlich fundierte Arbeit im Flugzeug- und Automobilbau seit den 1930er Jahren die Basis für die Gestaltung von Karosserien bis in unsere Tage gelegt haben. Dem Ideal der reibungs- und störungsarmen Fortbewegung zu Lande und in der Luft haben sich beide auf ähnlichen Wegen angenähert – und sich dabei zwangsläufig auch in manche Sackgasse begeben. Dennoch zählen gerade die Studien und Testfahrzeuge dieser beiden bis heute zu den Höhepunkten des Automobilbaus in Europa.

Der in Basel tätige Gestalter **Tobias Vollprecht** nimmt für uns noch einmal das Thema seiner Diplomarbeit auf und wird über die typografischen und technischen Besonderheiten der Gestaltung und Herstellung von Typenschildern referieren. Der Blick auf das Heck – links schnell oder rechts langsam – vorbeiziehender Automobile ist uns allen gegenwärtig. Während wir oft schon im Rückspiegel erkennen, welche Marke uns gleich überholen wird oder wir umgekehrt das Fabrikat eines weit voraus fahrenden Fahrzeugs schon an seinen typischen Formen und Details ausmachen, ist der meist mit einem Schriftzug gekennzeichnete Wagentyp erst die letzte Feinheit an Information über den Nachbarn auf der Strasse. Dieses «Beiwerk» steht bei den Firmen unter ständiger Beobachtung und unterliegt permanenter Veränderung im Sinne des Zeitgeists, werden doch auch über diese winzigen Träger des Corporate Designs Identität, Ausstrahlung und Wertigkeit vermittelt.

Das abschliessende Referat des deutschen Gestalters **Karl Claus Dietel** widmet sich einem speziellen Ausschnitt der Geschichte des Kraftfahrzeugs: Dietel selbst war involviert in die Geschichte des ostdeutschen Kleinwagens Trabant, der von 1957 bis 1991 im sächsischen Zwickau hergestellt wurde. Sachsen gilt als eine Wiege des deutschen Automobilbaus, 1904 wurde

dort die August Horch & Cie. Motorwagenwerke AG gegründet. 1932 schlossen sich Horchs zweite Firma mit der Marke Audi (Audi als lateinischer Imperativ von «horch!», audi = höre! = horch!), DKW, Horch und Wanderer zur Auto-Union zusammen. Deren vier ineinander verschlungene Ringe zieren noch heute jeden Audi-Kühlergrill. Die legendären 20 Jahre Wartezeit auf ein bestelltes Exemplar des Trabant-Zweitakters in der DDR hatten ihre Wurzeln nicht nur in ostdeutscher Mangelwirtschaft, sondern auch in überaus trägen Prozessen der gestalterischen und technischen Erneuerung dieses PKWs. Dietel kann als Insider über die schwierigen Verhandlungen um Form und Inhalt im sozialistischen Kraftfahrzeugbau berichten und damit auch ein Schlaglicht werfen auf die wechselvolle Geschichte osteuropäischer Automarken wie Tatra und Skoda, die auf Grund misslicher wirtschaftlicher und politischer Bedingungen ihre einstige Spitzenreiterrolle in Europa verloren haben.

Die Ausstellung, die SUPERplus den äusseren Rahmen gibt, vereint die bereits erwähnten Fotografien von Schink, zahlreiche historische Drucksachen zu Autotechnik und Formgestaltung aus der Zeit von ca. 1920 bis 1970, einige Modelle aus dem Schweizer Automobilbau und schliesslich drei Oldtimer-Unikate im Original: einen **Bugatti** Typ 40 aus dem Jahr 1926, einen 1938 produzierten **Deutsch-Bonnet DB 2** sowie einen **Riley RMB**, der 1949 seine Erstzulassung erhielt. Eine besondere Rarität ist der zu diesem Personenwagen überlieferte Bauplan der Karosserie in Originalgrösse, arg ramponiert zwar und mit deutlichen Spuren aus seiner Zeit in der Werkstatt, aber dennoch ein einzigartiges Dokument aus der Schweizer Automobilgeschichte. Die Geräuschkulisse kommt von einer 45er-Vinylplatte mit dem Titel «**Die Strasse**» aus der Zeit um 1960, projiziert wird der hochästhetische Streifen «**Play Time**», der 1967 unter der Regie von Jacques Tati entstand und über den François Truffaut schrieb: «Playtime ist mit nichts zu vergleichen, was bereits im Kino zu sehen war. Ein Film von einem anderen Planeten, wo man andere Filme dreht.»