



Imaginée par le pilote français de rallyes Hervé Poulain, la série des BMW Art Car réunit jusqu'à présent 18 artistes. De haut en bas, à partir de la gauche : œuvres

d'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. Penck, 1991 ; César Manrique, 1990 ; Andy Warhol, 1979 ; Robert Rauschenberg, 1986.



Texte **Simon Grant**

# QUAND L'AUTO SE FAIT TOILE

Confiez la carrosserie d'une auto à des artistes de réputation internationale et... attendez-vous à tout, comme le montre la série BMW Art Car.



**Voici quelques années**, Ed Ruscha donnait l'une de ses conférences légendaires à Londres. Le thème de l'artiste, pour l'occasion, était simple : « Les œuvres qui m'ont influencé. » Après avoir comme il se doit rendu hommage aux maîtres du passé, il passa avec le plus grand sérieux apparent à l'éloge des leviers de vitesse des voitures américaines des années 1950. Des vues magnifiant ces leviers s'affichaient à l'écran. Celui d'une Ford, au pommeau de globe terrestre, celui, fuselé, d'une Chevrolet. Ruscha vante celui de la Ford, « si proche » de lui.

Pour des artistes contemporains tel l'Américain Ruscha (qui, enfant, parcourt longtemps la Route 66), les automobiles sont partie intégrante de l'univers culturel. Ses premiers projets photographiques s'intitulaient *Thirtyfour Parking Lots* ou *Twentysix Gasoline Stations*. Pour certains, les autos importent encore davantage. Le sculpteur Ed Keinholz (1927-1994) est si épris de sa Packard 1940 qu'elle deviendra sa sépulture : il repose assis au volant en compagnie d'un flacon de Chianti de 1931 et de cartes à jouer, les cendres de son chien, Smash, trônant sur le siège arrière. Pour un artiste tel Keinholz, célèbre pour ses installations insolites, politiquement troublantes, ce fut sans doute son chef-d'œuvre.

Bien sûr, les automobiles ont inspiré maints artistes de par le monde d'une manière ou d'une autre, depuis Salvador Dalí à David Hamilton ou Jeremy Deller, mais il faut remonter plus avant pour trouver un artiste tombé amoureux de son engin. En 1909, le pétulant jeune poète italien Filippo Tommaso Marinetti fait une embardée pour éviter deux cyclistes. Ce fut comme une révélation qui lui inspire son *Manifesto del futurismo* et sa célèbre comparaison : « Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle ; la beauté de la vitesse. Une automobile rugissante (...) est plus belle que la Victoire de Samothrace. » Pour les fougueux futuristes, l'automobile symbolise une nouvelle liberté, qu'ils transcrivent dans leurs écrits.

Les artistes de diverses disciplines ont saisi la portée de l'automobile en tant que symbole. William Faulkner considérait que l'automobile était devenue le « symbole sexuel » américain alors que le philosophe Roland Barthes, en 1957, fait de la « nouvelle » Citroën en particulier « l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques ». Dans les années 1940, le constructiviste russe Naum Gabo adhère à cette vision quand il conçoit

un modèle innovant, épuré, pour le constructeur britannique Jowett. Sa proposition comporte un volant ovalisé tel un rein, de larges vitres acryliques, des garnitures en nylon : elle ne sera hélas pas concrétisée.

Gabo aurait fait un brillant lauréat pour la série BMW Art Car initiée par le pilote de rallyes et commissaire priseur Hervé Poulain, en 1975. Voulant concilier art et passion, le Français demande à un ami, le sculpteur Alexander Calder, de décorer sa BMW 3.0 CSL (qui remporta, de 1975 à 1979, le Championnat d'Europe des voitures de tourisme). Calder réalise une parure aux couleurs franches qui évoque fortement la découpe de ses grands mobiles. Ce sera l'une de ses dernières œuvres, mais il sera en fait le premier d'une lignée de 18 artistes contemporains parmi lesquels David Hockney, Andy Warhol, Olafur Eliasson, Jenny Holzer, Matazo Kayama et plus récemment Jeff Koons se distinguent en collaborant à la série BMW Art Car. Certaines réalisations ont été flamboyantes, d'autres étranges, d'autres encore très élégantes ou (à mes yeux), parfois franchement laides.

L'année suivante, Poulain sollicite le sculpteur Frank Stella, toujours pour la 3.0 CSL. Sur le papier, du moins, cela semble un bon choix. Stella est réputé pour l'emploi de ses éclatants pigments Day Glo mais – à l'étonnement de tous – il livre un très sobre quadrillage noir et blanc inspiré des calques industriels. En dépit de cette austérité, la presse applaudit. Les deux prochaines années voient deux grands noms des arts d'Amérique se laisser tenter. Roy Lichtenstein



Ci-dessus, à droite : Alexander Calder (à gauche) dans son atelier avec Hervé Poulain ; A. Calder, en 1975, avec la première BMW commandée pour l'Art Car. À droite : Roy Lichtenstein au travail sur sa maquette de 1977 ; il expliquait que « les lignes fuyantes symbolisent les trajets de la voiture ». Page 35 : un détail du 17<sup>e</sup> et ultime modèle de la série, celui de Jeff Koons en 2010 (une 18<sup>e</sup> « édition », en 2009, fut davantage un projet conceptuel de Robin Rhode qu'une voiture).







s'inspire des filets d'essais en soufflerie pour une pimpante BMW 320i (modifiée groupe 5 pour la compétition) puis, Andy Warhol a recours à une simple brosse plate pour réaliser une vibrante composition abstraite sur la fabuleuse BMW M1 (coproduite en partie avec Lamborghini). Le bolide de Lichtenstein s'attire les faveurs du public, malgré une décevante neuvième place au Mans en 1977, tandis que celui de Warhol se distingue comme étant le seul décoré par l'artiste en personne (et non par des assistants ou exécutants). Le pape du pop art fut très satisfait de lui-même, précisant qu'il avait voulu « tenter une représentation vivace de la vitesse. À fond, contours et couleurs se troublent ».

BMW évite de ne choisir que des artistes américains. En 1989, c'est l'aborigène australien Michael Nelson Tjakamarra (né vers 1949) qui est sollicité pour un modèle M3. À cette époque, Tjakamarra est mondialement célèbre pour ses peintures et créations « oniriques » décorant bâtiments et espaces publics australiens. Ses œuvres lient mémoire et paysages : il peint la BMW selon son style traditionnel, débutant par une spirale (symbolisant la queue d'un kangourou) sur le toit, puis progressant en périphérie pour finir par composer tout un paysage onirique tridimensionnel... mobile.

Tout aussi réussie sera l'œuvre de la première invitée : l'artiste sud-africaine Esther Mahlangu (née en 1935), en 1991, transforme une 525i. Mahlangu, issue des Ndebélés du Transvaal méridional, est fille d'agriculteurs. Sa grand-mère et sa mère lui inculquent les techniques traditionnelles de décorations murales des habitations ndébélées, tout en motifs géométriques aux couleurs primaires. Elle les utilise avec talent pour imaginer des formes abstraites attrayantes sur la carrosserie : de franches parallèles verticales, horizontales et diagonales noires, formant des panneaux qu'elle colore en jaune, rose, vert et bleu. Mahlangu expliquera plus tard qu'elle avait accepté l'offre car cela « revenait à peindre un mur ».

Après elle, nombre d'autres artistes ont suivi, depuis le peintre Matazo Kaya-ma aux délicats dessins à l'aérographe évoquant l'archipel du Japon jusqu'à Jenny Holzer qui orne un bolide de slogans facétieux comme « Protégez-moi de moi-même » ou l'audacieux et ironique « L'inatteignable est constamment attirant ».

À ce jour, le projet le plus impressionnant reste toutefois celui d'une « automobile » condamnée à l'immobilité. L'artiste danois Olafur Eliasson n'a guère produit une voiture, mais plutôt une sculpture, un manifeste. Il s'est attaqué à la BMW H25, un prototype de course futuriste au moteur à hydrogène

De haut en bas : Andy Warhol en 1979 ; ce modèle se classa 2<sup>e</sup> au Mans la même année. L'artiste australien Michael Nelson Tjakamarra reproduit des motifs aborigènes selon des techniques séculaires. À droite : David Hockney en 1995. Il reproduit sur la carrosserie d'éventuels occupants du véhicule, un chauffeur et son chien ; Ester Mahlangu, en 1991, devient la première artiste femme de l'aéropage avec un décor ancestral du peuple des Ndebélés.





**TJAKAMARRA PEINT  
LA BMW SELON SON  
STYLE POUR COMPOSER  
UN PAYSAGE ONIRIQUE  
TRIDIMENSIONNEL... MOBILE**

LACK OF CHARISMA CAN BE FATAL



liquide, qu'il a transformé en monument de glace. Pour ce faire, il s'installe dans un local réfrigéré des ailes architecture et stylisme du musée d'art moderne de San Francisco. Dépouillant la superstructure, il la remplace par une peau transparente armée de fils d'aciers. Puis il pulvérise deux tonnes d'eau glacée qui se fige progressivement.

Quel est le message de l'artiste ? Comme Henry Urbach, l'un des associés au projet, l'a souligné, le résultat vous confronte à « quelque chose de magique jamais vu auparavant. C'est aussi une critique pertinente et radicale laissant fortement à penser ». De fait, ce manifeste d'Eliasson se distingue entre toutes ces œuvres car il interpelle puissamment. Il fait écho à ce que Marinetti et Gabo vantaient : vitesse, aérodynamisme, beauté intrinsèque ; mais il soulève le questionnement portant sur ce que nous vivons dans un monde peuplé de tels engins. Eliasson s'est longtemps plongé dans les laboratoires de BMW. D'autres précurseurs artistiques pourraient sûrement gagner à une telle collaboration technique. La voie qu'ouvre Olafur Eliasson laisse entrevoir de captivantes perspectives pour l'art automobile.✦

*Pour en savoir davantage sur ce sujet, consultez le reportage exclusif dans le Patek Philippe Magazine Extra sur [patek.com/owners](http://patek.com/owners).*

À gauche : Jenny Holzer, qui diffuse ses créations artistiques sur des affiches ou des autocollants, estime que les automobiles de compétition sont des supports idéaux.

« Préservez-moi de ce que je désire » est l'une de ces six courtes maximes peintes sur une BMW millésime 1999. En 1989, Ken Done orne son véhicule de perroquets sylvestres ou de mer très stylisés de son Australie natale. Il explique : « Ils sont magnifiques et filent à toute vitesse. » Ce modèle de 1982, décoré par Ernst Fuchs, témoigne d'une création artistique *per se*, car il n'a jamais été engagé en compétition. En 2007, Olafur Eliasson désosse un prototype et le recouvre d'un réseau de fils d'acier et de glace dans le but de susciter un questionnement portant sur les défis environnementaux que doit relever le secteur automobile (ci-dessous).

