



宝马艺术车项目由法国赛车手艾佛·普兰创办，至今已有18位艺术家创造出不同的设计。左起从上至下：亚历山大·考尔德的创作（1975年）；艾斯德·马兰古（1991年）；杰夫·昆斯（2010年）；法兰克·斯特

拉（1976年）；大卫·霍克尼（1995年）；肯·多恩（Ken Done）（1989年）；罗伊·利希滕斯坦（1977年）；山德罗·基亚（Sandro Chia）（1992年）；恩斯特·富克斯（Ernst Fuchs）（1982年）；加山又造（1990

年）；米高·纳尔逊·贾卡玛拉（1989年）；潘克（A.R. Penck）（1991年）；塞萨·曼里克（César Manrique）（1990年）；安迪·沃霍尔（1979年）及罗伯特·罗森伯格（Robert Rauschenberg）（1986年）。



撰文 西蒙·格兰 (Simon Grant)

THE CAR IS THE CANVAS

行空天马

若邀蜚声国际的艺术家绘饰您的爱车车身，将会有天马行空的无限可能，且看“宝马艺术车” (BMW Art Car) 系列便一目了然。



艺术家埃德·拉斯查(Ed Ruscha)几年前在伦敦举行了几场借助丰富实例演绎的经典演讲,其中一场的主题很简单:“我最喜欢又深深影响我的作品”。他竭力向往昔艺术大师致敬后,不动声色地展示了1950年代美国汽车变速杆的演进。变速杆的漂亮照片现于其身后屏幕上:这是福特的球状变速杆;这是雪佛兰的管状杆。拉斯查毫不饰自己“钟情”于福特。

像拉斯查这些现代美国艺术家(他小时候曾在66号公路上度过许多时光),汽车是文化领域不可或缺的组成部分。他早期的摄影作品以《34个停车场》及《26个加油站》为题。对某些艺术家来说,汽车的意义更为重要。雕塑家金霍兹(Ed Keinholz)(1927至1994年)生前最爱1940年棕色帕卡德汽车,死后更随车下葬,他的遗体紧挤在前座,身旁是一瓶1931年的基安蒂(Chianti)红酒和一副纸牌,爱犬Smash的骨灰则在后座相伴。对于以夸张及辛辣讽刺的政治题材装置艺术作品而著称的金霍兹,这种安排堪称一绝。

当然,世界各地许多艺术家曾各以不同方式对汽车进行艺术创作,包括萨尔瓦多·达利(Salvador Dalí)、理查德·哈密尔顿(Richard Hamilton)和杰瑞米·戴勒(Jeremy Deller)。不过,我们必须再往回看一些,才能找出第一位情倾汽车的艺术师。1909年,自由奔放的年轻意大利诗人菲利波·杜马索·马里内蒂(Filippo Tommaso Marinetti)试图闪避两台脚踏车时把车开进沟里。这场意外带来灵光一现,促使他发表《未来主义宣言》:“世界的光彩因美丽的新发现而越发耀目,这是速度之美。一台轰鸣的汽车……比‘胜利女神’更漂亮。”对跃跃欲试的未来主义者来说,汽车标志着新的自由,他们在作品中尽情拥抱这种自由。

从事不同媒体创作的艺术师都深知汽车力量象征人类的情感。美国作家威廉·福克纳(William Faulkner)宣告“汽车已成为全国的性感象征”。法国哲学家罗兰·巴特(Roland Barthes)1957年撰文指出,汽车“可与伟大的歌特大教堂并驾齐驱”,雪

上右图:亚历山大·考尔德(左)与艾佛·普兰在工作室;考尔德1975年与他设计的BMW赛车,这是第一部宝马艺术车。

右图:1977年,罗伊·利希滕斯坦在赛车上创作。他说:“画在身上的线条象征汽车要走的路。”
对页:由杰夫·昆斯设计的2010年BMW赛车的细节,这是第17辆,也是最新的艺术车(第18辆“艺术车”2009年推出,是罗宾·罗德(Robin Rhode)的概念设计,利用跑车在帆布上作画而非实体车。)



铁龙(Citroën)汽车尤甚。1940年代,俄罗斯构成主义者纳姆·嘉宝(Naum Gabo)为英国汽车生产商Jowett设计一款时尚现代的汽车时,脑海中想必早已形成这些美学观点。在他的设计中,汽车有蚕豆形方向盘、有机挡风玻璃及尼龙椅套。遗憾的是,他的设计无缘投入生产。

如果事成,嘉宝可望成为1975年开展的“宝马艺术车”项目的一员猛将。该项目由法国赛车手及拍卖商艾佛·普兰(Hervé Poulain)发起,他邀请他的朋友、艺术家亚历山大·考尔德(Alexander Calder)为其BMW 3.0 CSL系列设计车身图案(这个系列赛车在1975至1979年间每年都在欧洲房车锦标赛中夺冠),普兰借此把自己对艺术和汽车的热情融合为一。考尔德设计了色彩大胆鲜明的车身,一如他大型雕塑的风格。虽然这是他晚期作品之一,他却身居18位设计宝马艺术车系列的当代艺术家之首,他们当中有大卫·霍克尼(David Hockney)、安迪·沃霍尔(Andy Warhol)、奥拉弗·艾力森(Olafur Eliasson)、珍妮·侯泽(Jenny Holzer)、加山又造(Matazo Kayama)和最近的杰夫·昆斯(Jeff Koons)。这些设计有的华丽,有的奇特,有的漂亮,有的不得不说(个人认为)十分难看。

一年后普兰邀请另一位艺术家、从事雕塑创作的法兰克·斯特拉(Frank Stella)为3.0 CSL设计车身。至少从设计来看,这是很好的选择。斯特拉以鲜艳夺目的幻彩荧光帆布设计驰名,但令人意外的是,他以





方格纸为版样，设计出黑白格纹车身。设计虽然清简，却广受媒体褒扬，刊登在报纸上黑白照片格外突出。其后两年，更多美国艺术大师参与计划：罗伊·利希滕斯坦（Roy Lichtenstein）在BMW 320i（Group 5赛车版本）车身画上活泼的速度线，而安迪·沃霍尔则用廉价油漆刷，在美丽的BMW M1（与兰博基尼共同生产）车上挥毫创作生动的抽象图案。虽然利希滕斯坦设计的车在1977年勒芒耐力赛中仅获第9名，却大受公众欢迎：沃霍尔的车是第一辆完全由艺术家本人亲自绘画的艺术车（而非由助手协助完成），为人津津乐道。这位波普艺术殿堂级人物对自己的大胆设计甚为得意，并说：“我想赋予速度一个鲜明形象。如果一台车真的行驶极快，一切线条和色彩都会变得模糊。”

如果宝马只雇用美国艺术家，这难免单调，所幸宝马高瞻远瞩。1989年，澳洲原住民艺术家米高·纳尔逊·贾卡玛拉（Michael Nelson Tjakamarra）获邀设计BMW M3。当时贾卡玛拉（约生于1949年）在澳洲公共空间创作的“梦”之画作及艺术已享誉国际，他的绘画把记忆与山水风景联系起来。他按自己独有的风格描绘车身，先在车顶（象征袋鼠的尾巴）划一道旋转图案，然后以线条和圆点向外延伸，在汽车上呈现一幅立体梦幻风景。

第一位参与艺术车设计的女性同样取得成功。南非艺术家艾斯德·马兰古（Esther Mahlangu）获邀在1991年为BMW 525i绘制装饰图案。1935年出生的马兰古是南恩德贝勒（South Ndebele）人，自小在德兰士瓦（Transvaal）的农场长大。她的母亲及祖母教她恩德贝勒人的传统壁画技法，用鲜明的原色和几何图案粉饰家居。她运用这些技巧在车身创造出鲜艳夺目的抽象图形——粗黑的横线、直线和斜线在黄、粉红、绿及蓝色板块之间穿行。马兰古其后说她接受委托其实“就像在墙上作画一样”。

在马兰古之后，很多艺术家都参与设计艺术车，从画家加山又造（Matazo Kayama）受日本风景启发的精致喷画设计，到珍妮·侯泽（Jenny Holzer）在车身漆上一针见血的标语，包括“保护我免受自身欲望的侵蚀”，还有难以抗拒的口号“越是求之不得，就越有吸引力”。

不过，至今令人印象最深刻的艺术车却是一辆永不开动的车。其实，

上图：安迪·沃霍尔1979年为自己设计的车涂漆，该赛车同年在勒芒获第2名；澳洲本土艺术家米高·纳尔逊·贾卡玛拉在作品中运用原住民的绘画技法和主题。右图：大卫·霍克尼，摄于1995年。他在车身上画富人风格的车内景象，包括司机和一条狗；马兰古是首位参与计划的女性艺术家。她于1991年设计的宝马艺术车的灵感源自恩德贝勒传统艺术。





贾卡玛拉按自己独有的风格描绘车身，在汽车上呈现一幅立体梦幻风景。

LACK OF CHARISMA CAN BE FATAL



创意无限的丹麦艺术家奥拉弗·艾力森的设计难以称为车，更像是一座态度鲜明的雕塑。BMW H2R是一辆以液态氢推动的未来主义赛车，他把这辆赛车转化成一座冰雕。作品制于旧金山当代美术馆的建筑及设计馆一个特别冷冻室。他移除汽车外壳，替换成以钢丝网和钢板组成的半透明外层，再喷洒约2,000公升水，随后缓缓结冰成为一件独特的装置艺术作品。

这位艺术家要表达什么信息？艺术车项目的一位策展人亨利·乌尔巴赫 (Henry Urbach) 说：看着他的作品就像是“面对一些你从未见过的神奇事物，与此同时，他提出了严肃尖锐的批评，引人深思。”毫无疑问，艾力森的作品在很多方面都是艺术车系列中最发人深省的。它既与马里内蒂及嘉宝钟爱汽车的各方面联系在一起，包括速度、空气动力学及自然之美，但同时又提出人类应如何与这些机器共处这严肃问题。艾力森在宝马实验室花了许多时间钻研，因此，其他富有创造力的艺术家必然也可从共同研究中获益。艾力森的设计为运用汽车进行艺术创作开辟了令人振奋的崭新方向。◆

如需了解有关本文的更多独享内容，请访问 patek.com/owners，点击 *Patek Philippe Magazine Extra*。

左：珍妮·侯泽在广告牌及汽车贴纸等公共空间进行艺术创作，视赛车为她的最佳媒体。“保护我免受自身欲望的侵蚀”是她在1999年BMW车身漆上的6句精警口号之一。

本页：1989年，肯·多恩从祖家澳洲的本土野生动物取材，用抽象的鸚鵡和鸚嘴鱼点缀车身，因为“二者皆为美丽动物，且行动敏捷”（上图）。这款1982年赛车由恩斯特·富克斯设计，纯为艺术创作，从未曾在赛道上驰骋（右图）。2007年，奥拉弗·艾力森移除一部赛车原型的外壳，再以钢丝网和冰覆盖，以引发汽车工业所面临环保挑战的讨论（下图）。

