



Bis die Nadel ansteht – Bentley („ChilledThrill“ aus der Serie „Characters & Crowds“, 2009, 90 x 180 cm) jenseits der 300 Sachen, und vollste Konzentration bitte: beim Fahren wie beim künstlerischen Schaffen. Jaguar-Motorblock („Airborn24/JAC“, 2004, 140 x 190 cm), fast wie in der Wirklichkeit. Wer genau hinsieht, merkt, dass subtil an der Wirklichkeit manipuliert wurde – das ist oft im echten Leben auch nicht anders. Und der SL oben war Bestandteil des Projekts „Auto Dafé“ (1998), sein Besitzer durfte, ja musste eine Zeitlang öffentlich verkehren.

Fotos: © Dieter Huber

# Volle Tube

Das Auto in der Kunst, der Künstler und das Auto: Damit befasst sich diese Serie. Zum Auftakt sprach Andreas Stockinger mit dem Künstler und Pionier computergenerierter Bilder Dieter Huber.

„Ich mache keinen Führerschein, weil ich nichts von Autos halte. Verbrennungsmotor? Schnee von gestern.“ Dieter Huber (17). „Ich mache jetzt den Führerschein, denn ohne hab' ich einen Wettschwerbsnachteil.“ Dieter Huber (22). „Mein erstes eigenes Auto war ein Jaguar XJ 6, Baujahr '68. Ist heute ein Hochzeitsauto in Linz.“ Dieter Huber (36). „Den Maserati 3200 GT hab' ich immer noch. Steigt auch enorm im Wert.“ Dieter Huber (48).

Das ist jener Dieter Huber, den wir anlässlich des Auftakts unserer salopp „Künstler & Karren“ apostrophierten Serie (in Anlehnung an den Thespiskarren der Theaterleute) in seinem Salzburger Wohnhaus und Atelier treffen. Er hat sich darauf vorbereitet, gründlich, wie es seine Art ist – und war doch „selbst davon überrascht, wie viel ich eigentlich bisher zum Thema Automobil gemacht habe.“

Doch Vorsicht: Wahre Kunst bleibt nicht an der Oberfläche kleben, sie dringt

in tiefere Schichten, Metaebenen, arbeitet subtil metaphorisch, assoziativ, „psychogrammisch“. Wo sie augenzwinkernd hinterfragt wird, wirkt sie besonders sympathisch. Bei Huber: „Das Auto ist ja so vielseitig besetzbar. Als Symbol für den modernen Massenmenschen etwa.“

Schon die Titelgebung betont, dass das Auto oft nur als Träger einer anderen Botchaft dient. Einziges Bild, bei dem das gezeigte Objekt zugleich Auslöser war, ist *Maserati 3200 GT* (2006; 125 x 195 cm). Und doch spielt auch hier die wohlkalkulierte Verfremdung, Manipulation der Wirklichkeit eine Rolle: Solche rauchenden Colts, Pardon, Auspüffe wird man realiter nicht erleben, es sei denn bei Motorschaden. Es qualmen die kurz vor Ausbruch (Abfahrt) stehenden V8-Vulkane.

Huber arbeitet gegenständlich. Ästhetik zur Vermittlung der Inhalte ist ausdrücklich erlaubt (selbst, wenn Grauen Thema ist), und „es schadet nichts, wenn ein Künstler was kann“, im Sinn von: sein Handwerk beherrscht (schon aus Respekt vor der Kunstradition) – im Gegenteil: Huber stellt an sich höchste Qualitätsansprüche, was das Handwerkliche betrifft.

Credo eines Unangepassten: „Kunst muss Inhalt haben. Muss formal und me-

Punkt, die Huber fasziniert; da kommen Autofahren und künstlerisches Schaffen einander überraschend nahe.

Ein anderes Bild aus der Serie *Airborn 00-59. Computer Aided Paintings wäre At-*

*tent* (2005, 165 x 240 cm). Ein Projekt hat eben die Windschutzscheibe durchschlagen, das Opfer sackt durch die aufgesprungene Fahrertür nach unten weg, oben flackert das ewige Licht, profan als Innenbeleuchtung – ein letzter Blick, verewigt. Wie gesagt, Bildmetaphern.

Huber arbeitet gegenständlich. Ästhetik zur Vermittlung der Inhalte ist ausdrücklich erlaubt (selbst, wenn Grauen Thema ist), und „es schadet nichts, wenn ein Künstler was kann“, im Sinn von: sein Handwerk beherrscht (schon aus Respekt vor der Kunstradition) – im Gegenteil:

Huber stellt an sich höchste Qualitätsansprüche, was das Handwerkliche betrifft.

Credo eines Unangepassten: „Kunst muss Inhalt haben. Muss formal und me-

dial relevant sein. Relevanz für den Kunstmarkt spielt hingegen keine Rolle.“ Wenn sein Œuvre sich einer klaren formalen Schubladisierung entzieht, liegt das auch daran, dass er in Werkzyklen arbeitet. Bei der Wahl für ein Thema läuft das so: Erst beschäftigt ihn ein Inhalt, danach wird der geprüft auf gesellschaftliche Relevanz, dann wird draus ein Werkzyklus.

Schon bei diesem Auswahlkriterium stehen Individuum und Masse in einem Spannungsfeld, das ist zugleich der eigentliche, der durchgehend rote Faden seines Schaffens – und Titelgeber der neuen Serie (seit 2008) *Characters & Crowds*: Einzelmenschen in der Masse, gegen die Masse. Fast klingt ein wenig Schiller raus („Mehrheit ist der Unsinn. Verstand ist stets bei wen'gen nur gewesen“), Goethe („Sagt es niemand, nur den Weisen, weil die Menge gleich verhöhnet“); und, übrigens: Massenmobilität ist natürlich auch eine Facette dieses Themas. *Characters &*

*Crowds*? Das ist angerichtet in Öl auf Edelstahl. Schmeichelhaft spiegelt sich der Betrachter im Bild – und wird so zu dessen und der Inszenierung Bestandteil. So mag er das, der Huber.

Wenn es stimmt, dass Künstler – also: wahre Künstler – Seismografen, Frühwarnsystem für gesellschaftliche Entwicklungen sind, dann reiht sich der sympathische Bursche in eine große Ahngalerie. Künstlerische Auseinandersetzung mit aktuellen Themen: Bereits in den 1980er-Jahren befasste er sich mit Computerkunst, als die noch belächelt wurde; erst mit der Aufwertung der Fotografie war auch ihre Zeit gekommen.

Oder mit Gentechnik, noch bevor diese Politik, Medien, Menschen beschäftigte. Neuerdings, seit 2005, recherchiert er auf den italienischen Inseln südlich Siziliens, Lampedusa und so. Daraus entsteht ein grandioser, grandios erschütternder dokumentarischer Werkzyklus zur

Flüchtlingsproblematik. Hubers erster (kritischer) Zyklus ums Auto hieß übrigens *Auto Dafé*, 1998, Teil eines Projekts des Salzburger Kunstvereins. *Auto Dafé*? Künstler als Großinquisitor oder was? Es wurden gesucht, im Problembezirk Leben: 50 Autobesitzer. Die durften wählen: aus 50 Schlagworten.

Und so inszenierten die Teilnehmer sich und ihr Auto als Intervention im öffentlichen Raum. Ein bosnischer Bewohner bekleidete seinen Renault Espace mit *Tschuschniske* (seine Kinder in der Schule waren weniger amused als er). Eine Clio-Besitzerin ihren Renault mit *Geiles Fahrgestell*, eine andere ihren Suzuki Swift mit *Lebensgefäß*. Mut bewies auch der Corvette-Fahrer mit *Licence to kill*, ein 500er Puch kam als *Führerhaus* daher, ein Mercedes SL durfte öffentlich verkehren. Gesellschaftskritik ja. Aber ein bissel Spaß: Muss. Schon. Auch. Sein. [www.dieter-huber.com](http://www.dieter-huber.com)

