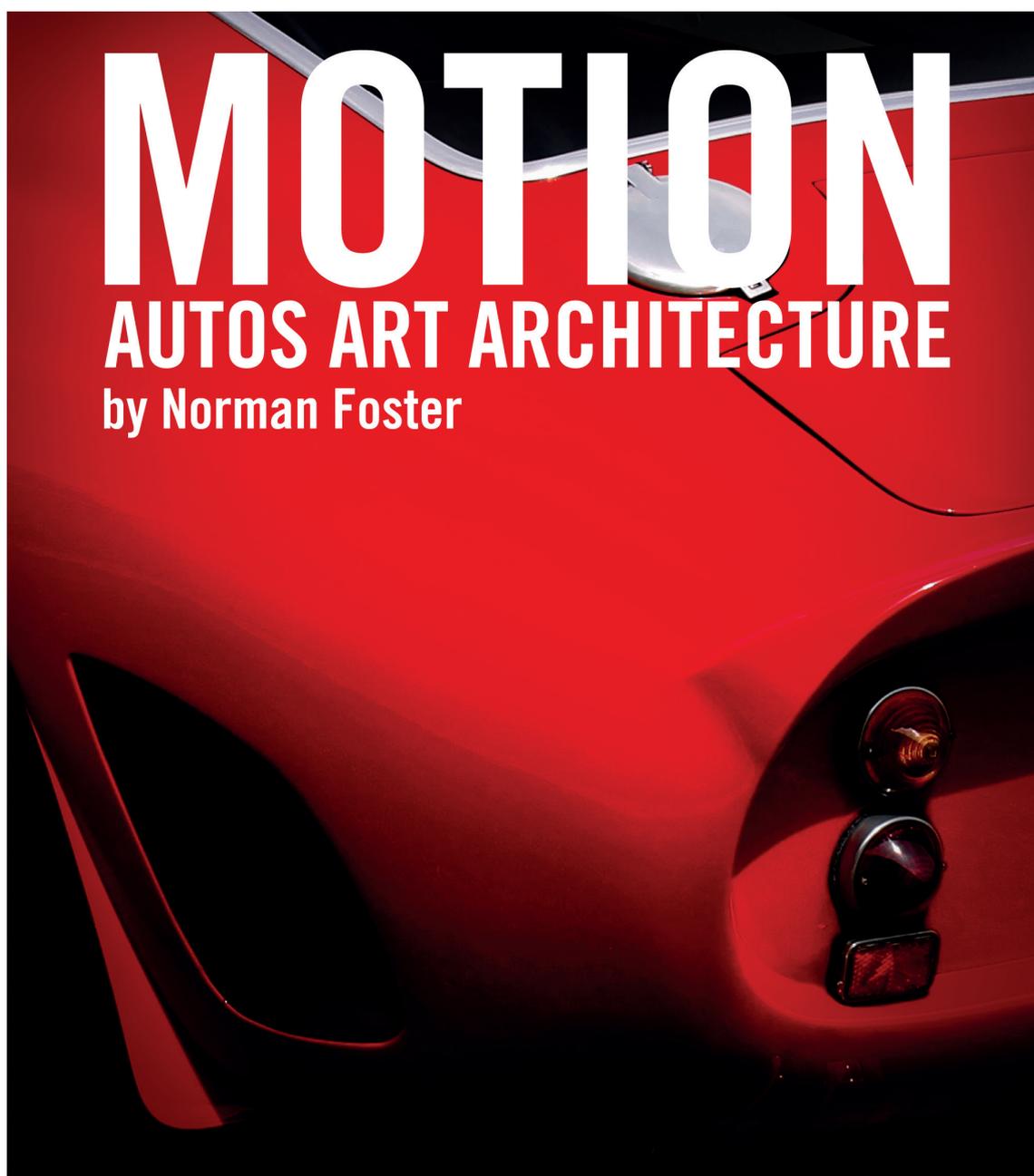


GG GUGGENHEIM BILBAO

Dossier de presse



Mécénat :



**VOLKSWAGEN**  
AKTIENGESELLSCHAFT

L'exposition *Motion. Autos, Art, Architecture* passe en revue plus d'un siècle de création automobile et explore ses multiples correspondances avec les domaines de l'art plastique et de l'architecture. L'imposante sélection de véhicules, d'objets d'art et de documents architecturaux qui la compose passe par les principales réussites technologiques atteintes dans l'univers de l'automobile et les rattache à leurs immenses répercussions sociales et culturelles.

Dès l'invention de l'automobile, pratiquement, son allure rutilante et son lien à la vitesse, au sens de l'aventure, à l'autonomie, à la modernité et au progrès ont séduit artistes et architectes, au point d'être très vite une constante de leurs créations. De même, des idées et des formes issues de l'avant-garde artistique ont imprégné la conception automobile, ce qui a donné lieu à de flamboyants partenariats avec de célèbres figures de l'art et de l'architecture.

Non contente de proposer un parcours complet au fil de presque deux-cents ans de création, cette exposition aborde la tendance imparable vers l'électrification, une tendance que le secteur automobile partage avec bien d'autres filières manufacturières. Elle va même jusqu'à dessiner des scénarios d'avenir pour cette industrie. Des scénarios qui, à en croire tous les spécialistes, ont en commun trois grands axes : le recours à de nouvelles technologies numériques, l'innovation dans le design et la maximisation du soin de l'environnement grâce aux énergies renouvelables et à l'économie circulaire.

Si la voiture est née, c'était principalement pour résoudre les problèmes de pollution et les embouteillages que les attelages à chevaux occasionnaient dans les grandes villes naissantes. Les véhicules à combustion interne ont alors été conçus comme la réponse la plus durable. Presque deux siècles plus tard, nous revoilà face à une impasse du même type. Grâce aux progrès technologiques, ce dilemme nous pousse à adopter le véhicule électrique, la solution la plus efficace et la plus respectueuse de l'environnement.

En réalité, l'électricité a toujours été présente dans l'histoire de l'invention automobile. Dès ses origines, la propulsion par moteur électrique a rivalisé avec des prototypes fondés sur la vapeur et sur l'essence. Dans les années 1830, Robert Anderson développait d'ailleurs la première voiture entièrement électrique, que Sibrandus Stratingh conçut et fabriqua à petite échelle.

Cette grande exposition du musée Guggenheim Bilbao, organisée par Norman Foster, nous donne l'occasion unique de contempler le passé et le présent de ce secteur. Et aussi d'imaginer un avenir où l'automobile contribuera encore davantage au progrès social et au développement durable – deux signes distinctifs d'Iberdrola –, tout en continuant à être le meilleur exemple des capacités de l'industrie à conjuguer esthétique, fonctionnalité et technologie.

Ignacio S. Galán  
Président et directeur général d'Iberdrola

La mobilité individuelle est l'un des éléments majeurs de notre liberté. Le mode de transport le plus utilisé et le plus passionnant est sans nul doute l'automobile. Et l'automobile est encore là pour longtemps. Aux alentours de 2030, le domaine de la mobilité aura connu la transformation la plus profonde depuis que, au début du XX<sup>e</sup> siècle, s'est produite la transition entre la calèche tirée par des chevaux et la voiture.

L'évolution de la mobilité individuelle est un sujet fascinant. Elle se manifeste particulièrement dans les automobiles, dans l'art et dans l'architecture. Et voilà que l'un des musées les plus extraordinaires au monde lui confère une nouvelle dimension et en fait une expérience sensationnelle : par la splendide exposition *Motion. Autos, Art, Architecture*, le Musée Guggenheim aborde la mobilité, la virtuosité et l'ingéniosité depuis divers angles.

Son commissaire est Lord Norman Foster, dont le travail exceptionnel témoigne de l'importance qu'il y a à comprendre les besoins des gens aujourd'hui et à l'avenir. Son architecture nous offre des espaces de vie et de travail pour des décennies, voire pour des siècles. C'est un honneur pour Volkswagen que de soutenir la parfaite alliance d'ingénierie et de design qui sous-tend son œuvre.

Véritable enthousiaste des voitures, Lord Norman Foster a toujours été intéressé par le développement de solutions de mobilité destinées aux gens du monde entier. Chez Volkswagen, nous partageons cette passion, en approchant ce domaine à un autre niveau et en proposant des modes nouveaux et durables de transport individuel. Avec sa stratégie NEW AUTO, Volkswagen travaille à une immense transformation. Ces prochaines années, la mobilité sera durable, plus sûre et bien plus confortable. À mesure que les voitures deviendront de nouveaux espaces de vie, les marques, le design et l'expérience utilisateur joueront un rôle encore plus important.

La créativité et l'innovation sont des facteurs cruciaux du changement. Voilà pourquoi l'un des éléments essentiels de la responsabilité sociétale de Volkswagen consiste à être un partenaire de confiance pour des artistes, des institutions et des projets éducationnels de différents endroits du monde.

Nous aimerions remercier les équipes du Musée Guggenheim Bilbao et de la Norman Foster Foundation pour le travail accompli et souhaitons que tous les visiteurs apprécieront ce parcours jubilatoire et inspirant qui les fera voyager à travers les différentes époques de la mobilité individuelle, du design contemporain, de la construction empreinte d'ingéniosité et de l'art moderne.

Herbert Diess

CEO du Volkswagen Group

## *Motion*

### *Autos, Art, Architecture*

- Dates : 8 avril – 18 septembre 2022
  - Concept et design de Norman Foster, sous le commissariat conjoint de Lekha Hileman Waitoller et Manuel Cirauqui, du musée Guggenheim Bilbao, et d'une équipe de la Norman Foster Foundation et ses partenaires
  - Exposition organisée par le musée Guggenheim Bilbao et la Norman Foster Foundation
  - Parrainée par Iberdrola et Volkswagen Group
  - Partenaires : AIC-Automotive Intelligence Center pour *Future*, Cadillac pour *Clay Modelling Studio* et Sennheiser pour l'expérience sonore immersive.
  - Bienfaiteur : Gestamp
- *Beginnings, Sculptures, Popularising, Sporting, Visionaries, Americana*, et *Future* sont les sections thématiques des salles qui forment le parcours chronologique de l'exposition.
- Chaque salle de cette exposition unique aborde un moment historique particulier ou un sujet bien précis qui met en lumière le croisement entre design industriel, art et architecture.
- Le *Clay Modelling Studio*, présenté en partenariat avec Cadillac, introduit dans l'exposition une réplique d'un atelier de modelage en argile avec le premier véhicule entièrement électrique de la marque – LYRIQ, pour illustrer les méthodes originales et contemporaines de fabrication des automobiles.
- Dans la salle intitulée *Future*, rendue possible grâce à la collaboration de AIC- Automotive Intelligence Center, seize écoles de design et d'architecture du monde entier abordent des problèmes actuels, comme l'encombrement des villes, le manque de moyens et la pollution. Une nouvelle génération d'architectes, de designers et d'artistes présentent leur vision de l'avenir de la mobilité.

Le musée Guggenheim Bilbao présente *Motion. Autos, Art, Architecture*, exposition parrainée par Iberdrola et Volkswagen Group. Elle est un chant à la dimension artistique de l'automobile, qu'elle met en parallèle avec les domaines de la peinture, de la sculpture, de l'architecture, de la photographie et du cinéma. Par cette approche intégratrice, l'exposition interroge la séparation entre les différentes disciplines et propose d'explorer les façons dont celles-ci se conjuguent d'un point de vue visuel et culturel.

De même, cette exposition analyse les affinités existantes entre la technologie et l'art. Elle montre, par exemple, la façon dont le recours à la soufflerie a aidé à donner à l'automobile une allure aérodynamique, qui lui permet d'aller plus vite tout en employant l'énergie de façon plus économique. Cette révolution aérodynamique a trouvé écho dans les œuvres du mouvement futuriste et chez d'autres artistes de la même époque. Ce qui, à son tour, s'est répercuté sur le design industriel de tout type de produits, de l'électroménager aux locomotives.

Près de quarante automobiles ont été réunies dans le cadre de l'exposition. Il s'agit d'une sélection des modèles les plus réussis de chaque type en matière d'esthétique, d'originalité, de progrès technique et de vision d'avenir. Exposés au centre de chaque salle et entourés d'œuvres majeures de l'art et de l'architecture, plusieurs d'entre eux sont ici présentés pour la première fois au grand public. Ils n'avaient en effet jusque-là jamais quitté les collections privées ou les institutions publiques auxquelles ils appartiennent.

*Motion* se déploie sur dix espaces du musée. Chacune de ses sept galeries aborde un sujet, dans un ordre quasi chronologique. L'exposition part des débuts de l'automobile, se poursuit par les salles intitulées *Sculptures*, *Popularising*, *Sporting*, *Visionaries* et *Americana*, et se termine sur ce que l'avenir de la mobilité réserve peut-être.

*Future* met en lumière le travail d'une nouvelle génération d'étudiants, issus de seize écoles de design et d'architecture de quatre continents. La Norman Foster Foundation les a invités à imaginer comment serait la mobilité à la fin de ce siècle, alors que sonnera l'heure du bicentenaire de la naissance de l'automobile.

Les quatre espaces restants englobent un couloir où se trouvera une chronologie et une expérience sonore immersive, un atelier de modelage en argile en plein fonctionnement, et une zone dédiée à des maquettes.

S'il est une invention qui, plus qu'aucune autre, a entraîné une transformation radicale du paysage urbain et rural de notre planète et, au passage, de notre mode de vie, c'est bien l'automobile. Aujourd'hui, au seuil d'une nouvelle révolution de l'énergie électrique, on pourrait dire de cette exposition qu'elle est un requiem aux derniers jours du moteur à combustion.

## PARCOURS DE L'EXPOSITION

### *Beginnings*

Cette salle, consacrée à la naissance de l'automobile, se penche sur la transition qui va de la « calèche sans chevaux » conçue spécialement à la demande d'un client à sa production en série. Ce processus est indissociable de la conception du mouvement, née à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle sous l'influence des nouvelles technologies de la photographie et du cinéma. La forme même de l'automobile évolue. Ainsi, son aspect primitif, anguleux, aux allures de boîte, cède le pas aux formes aérodynamiques stylisées qu'elle présente toujours aujourd'hui et qui ont été découvertes grâce au recours à la soufflerie aérodynamique. Ces formes aérodynamiques ont été anticipées par le travail effectué par des artistes et des architectes au cours des premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle. Appliquées à l'automobile, elles sont devenues le symbole même de la modernité.

À ses débuts, l'automobile a délivré la ville de la puanteur, des maladies et de la pollution qu'occasionnaient les véhicules tirés par des chevaux. Mais voilà qu'à l'ère actuelle du changement climatique, c'est elle qui est devenue la scélérate, la pollueuse des grandes villes.

Pourtant, l'énergie électrique a elle aussi joué un rôle majeur aux premiers temps de l'automobile.

L'exposition présente un exemplaire de la Porsche Phaéton, de 1900, où des moteurs électriques sont

intégrés aux moyeux des roues, idée jugée révolutionnaire lorsqu'elle a été appliquée au premier véhicule électrique de la NASA à avoir roulé à la surface de la Lune.

L'histoire a bouclé la boucle, car nous nous trouvons au seuil d'une nouvelle révolution où la propulsion électrique est unie à la « mobilité comprise comme service » – dont les applications pour mobiles utilisées pour voyager ou partager une voiture sont un bon exemple –, rejointe par la perspective des véhicules autonomes.

### *Sculptures*

Au début des années 1950, Arthur Drexler décrivait les automobiles comme des « sculptures creuses sur roues ». Cette salle vient illustrer cette citation en présentant les quatre automobiles les plus belles du XX<sup>e</sup> siècle à des sculptures de deux des plus grands artistes de cette même période : *Figure couchée*, de Henry Moore, définie par la douceur de ses courbes, et le colossal mobile d'Alexander Calder, *Le 31 janvier*, au mouvement fluide et incessant.

Chacune de ces automobiles se distingue par l'excellence de sa technique – deux d'entre elles sont estimées être les véhicules de série les plus rapides de la route –, mais ce qui est souligné ici, c'est la beauté de leurs lignes fluides.

Tout comme les grandes œuvres d'art, la Bugatti Type 57SC Atlantic, l'Hispano-Suiza H6B Dubonnet Xenia et la Pegaso Z-102 Cúpula possèdent une valeur exceptionnelle d'éditions limitées réalisées pour des connaisseurs. Quant à la Bentley R-Type Continental, même si elle a été produite en série, seuls quelques 200 exemplaires furent réalisés. On observe une autre analogie entre ce travail et celui de l'atelier d'artiste dans la carrosserie de ces automobiles, façonnées une par une par des artisans qui ont fait ployer à la main le métal pour en créer les courbes composées.

L'Atlantic, créée par Jean Bugatti, est indissociable d'une famille plongée pendant des générations dans l'univers de l'art et de l'architecture. La sculpture *Panthère à l'affût*, due à l'artiste Rembrandt Bugatti, oncle de Jean, est ici présentée à côté de l'automobile. Cette mise en regard permet d'apprécier la façon dont les deux créations évoquent le mouvement.

### *Popularising*

Cette salle montre l'étape suivante de l'évolution de l'automobile. Elle se caractérise par les tentatives de produire une « voiture pour le peuple » moderne, fiable et à la portée de toutes les bourses. Ce processus s'enclenche dans les années 1930 par le déploiement d'industries à l'échelle nationale, souvent teinté de connotations politiques. Après la Seconde Guerre mondiale, alors que l'heure est à la reprise économique et à la rupture des stocks, l'automobile devient un symbole de régénération et de fierté nationale.

Les contraintes en termes de taille, de coûts et de disponibilité de matériaux imposées par l'austérité de l'après-guerre n'ont pas entamé la créativité des designers. Bien au contraire, elles leur ont servi d'aiguillon venu stimuler l'innovation et l'ingéniosité, pour faire plus avec moins.

L'art et la mode de l'époque ont suivi l'attrait que la mobilité exerçait sur les masses. À titre d'exemple la vogue de l'Austin Mini et de la minijupe Op Art, de même que le logo conçu par Victor Vasarely pour

Renault. Les automobiles comme la Volkswagen *Coccinelle* ou la VW Microbus présentées ici sont des exemples de la démocratisation des automobiles promue par des constructeurs comme Volkswagen.

C'est à cette époque que la prolifération des petites voitures en Europe et de leurs cousines un peu plus imposantes des États-Unis a accentué l'empreinte de l'automobile sur le paysage urbain et rural des deux continents.

### *Sporting*

Dans les années 1950 et 1960, soit les années d'essor économique de l'après-guerre, les exigences techniques imposées par les compétitions, notamment par la Formule 1, ont favorisé une séparation encore plus nette entre voitures « de route » et voitures « de course », au point d'en faire deux disciplines différentes. Le marché des voitures « de sport » ultrarapides se mit à prospérer et les fabricants à adopter la technologie de leurs homologues de compétition.

Les cinq exemples sélectionnés pour l'exposition sont, chacun à sa façon, un plaisir pour les yeux, qu'il s'agisse de véhicules nés pour rouler sur la route ou en circuit fermé. Dans leurs lignes, l'art et la mode s'épousent pour mieux satisfaire l'attrait pour la vitesse et l'aventure. Ce sont des objets *glamour* et désirables de la culture de leur époque. Les exemplaires les plus emblématiques projetant leur puissante image sur grand écran, au point de rivaliser avec les stars d'Hollywood.

Des artistes comme Andy Warhol et des designers comme Ken Adam ont hissé ces automobiles au rang d'objet culte. De son vivant, l'architecte Frank Lloyd Wright a possédé plus de quatre-vingts voitures, dont beaucoup sont de grands classiques présentés dans cette exposition. Ainsi, l'« *Automobile Objective* » présentée dans cette salle est un projet dessiné en 1925 pour Gordon Strong qui ne fut finalement pas réalisé. Il s'agit de la première utilisation architecturale d'une rampe en spirale, élément qui par la suite sera essentiel dans sa conception du Solomon R. Guggenheim Museum de New York.

### *Visionaries*

La galerie *Visionaries* commence pendant le courant du XX<sup>e</sup> siècle, époque où la voie s'ouvre à l'arrivée des véhicules utopiques et où artistes et designers se mettent à explorer des formes radicalement nouvelles en lien avec la vitesse et le mouvement. Nombreux sont ceux qui ont prévu les possibilités de l'avenir de la conduite et ont pris des dizaines d'années d'avance sur leur époque. Les automobiles, et le désir d'aller de plus en plus vite, transcendent les limites de la technologie du moteur et des formes aérodynamiques, sous la poussée de nouvelles technologies en matière de turbines, de moteurs à réaction, d'énergie nucléaire et d'automatisation.

Cet espace rend hommage à un ensemble varié de véhicules visionnaires et à leurs designers et il célèbre la beauté des formes fluides et des exploits en matière d'aérodynamique. Les automobiles sont exposées aux côtés d'œuvres du mouvement futuriste – dont les membres sont fascinés par le mouvement et par la vitesse –, parmi lesquelles on citera *Formes uniques de la continuité dans l'espace* (1913), d'Umberto Boccioni, dont le costume de bronze volète comme si le personnage se trouvait dans une soufflerie aérodynamique.

Il existe des affinités visuelles entre les peintures futuristes de Giacomo Balla et les voitures construites comme prototypes uniques, dont la salle propose en exemple trois modèles de General Motors des années cinquante. C'est la première fois qu'ils sont exposés ensemble en Europe. Cette décennie-là a aussi donné lieu à des images de voitures sans conducteur. Ce qui étaient alors des visions de science-fiction est aujourd'hui très proche de la réalité. Cela donne une idée de la vision utopique de la conception d'automobiles en observant l'art et l'architecture du centre technique de General Motors. Ce chef-d'œuvre moderne d'Eero Saarinen fut d'ailleurs qualifié de « Versailles industriel ».

### *Americana*

L'impact de l'automobile ne s'est fait nulle part autant ressentir qu'aux USA. La voiture a configuré son économie, son paysage et ses espaces urbains et suburbains. Plus que nulle part ailleurs dans le monde, elle y a défini la culture populaire. Les États-Unis sont le premier pays à avoir saisi les bénéfices de l'utilisation massive de la voiture particulière, et le premier à avoir dû faire face aux conséquences environnementales d'une société arc-boutée sur la voiture, souffrant de l'isolement social et de l'épuisement des allées et venues quotidiennes de la maison au travail et du travail à la maison.

Le romantisme de la route, le voyage à travers les immenses espaces ouverts du continent et son horizon interminable, émaillé des traditionnels *diners* et stations-service qui jalonnent les routes, sont emblématiques de la culture américaine. Le voyage en voiture a donné lieu à des photos, à des tableaux, à des compositions musicales et à des traités littéraires, et ce, du New Deal des années 1930 à nos jours. Cette salle place les visiteurs derrière l'objectif de l'appareil photo de Dorothea Lange, de Marion Post Wolcott et d'O. Winston Link. On y contemple aussi les peintures d'Ed Ruscha et de Robert Indiana. En toile de fond des véhicules, on appréciera le contraste entre la précision d'une œuvre de Donald Judd et les carcasses d'automobiles écrasées d'une sculpture de John Chamberlain.

Le large éventail de véhicules ici exposés accentue le contraste entre un imposant sedan de luxe aux extravagants ailerons arrière – typique voiture de sport ultra puissante, bolide recouvert de couleurs criardes – et une Jeep conçue pour la guerre, dont la sobre fonctionnalité est la principale caractéristique.

### *Future*

La dernière partie de l'exposition est consacrée au travail d'une jeune génération d'étudiants qui ont été invités à imaginer comment sera la mobilité à la fin du siècle, c'est-à-dire au moment du bicentenaire de la naissance de l'automobile. La boucle du parcours de l'exposition est ainsi bouclée. Dans cette partie de l'exposition sont abordés les mêmes problèmes auxquels se sont heurtés les inventeurs de la voiture il y a plus de cent ans : les embouteillages urbains, la pénurie de ressources et la pollution – le tout amplifié aujourd'hui par le changement climatique. Ils sont ici présentés comme une projection de l'avenir.

Une liberté totale a été donnée aux seize écoles internationales de design et d'architecture sélectionnées, réparties sur quatre continents, pour qu'elles nous fassent part de leur vision de l'avenir de la mobilité. Leurs propositions sont montrées dans cette salle à l'aide de maquettes, de vidéos, des projets de visualisation architecturale, de dessins et de textes qui illustrent la collaboration qui s'est mise en place entre étudiants et représentants de l'industrie, qu'ils soient designers ou architectes, ou même artistes.

Cette galerie est rendue possible grâce à la collaboration avec AIC-Automotive Intelligence Center.

### ***Clay Modeling Studio***

Cette partie, constituée d'un atelier de modelage, illustre la fabrication de modèles en argile grandeur nature. Cette pratique fut inventée dans les années 1930 par le légendaire responsable du design de General Motors, Harley Earl. Cet important processus ne peut être remplacé et persiste aujourd'hui, malgré les progrès de la technologie informatique et de la réalité virtuelle. La marque Cadillac de General Motors a rendu possible cette réplique de l'atelier de modelage en argile dans lequel se trouve LYRIQ EV d'être un élément vivant de l'exposition qui révèle le parallélisme existant avec les ateliers d'artistes, par le passé comme de nos jours.

### **Maquettes de voiture**

Cet espace montre à quel point l'importance culturelle de l'automobile s'étend au-delà des véhicules eux-mêmes pour englober l'univers du jouet et de la maquette. Un choix fascinant d'engins venus tout droit d'une époque où l'on appréciait particulièrement les objets mécaniques est présenté ici grâce à la collection Hans-Peter Porsche Traumwerk. En complément, plusieurs maquettes de répliques d'automobiles à l'échelle témoignent d'une maestria en tout point égale à celle que l'on observe dans des peintures ou des figures miniatures, voire dans des créations en joaillerie.

## **NORMAN FOSTER FOUNDATION**

La Norman Foster Foundation encourage la réflexion et la recherche interdisciplinaires et aide les nouvelles générations d'architectes, de designers et d'urbanistes à anticiper l'avenir. Cette fondation défend avec force la volonté de relier l'architecture, le design, la technologie et les arts afin d'offrir un meilleur service à la société. Elle croit en l'importance et en la valeur d'une éducation holistique capable de stimuler l'expérimentation via l'investigation et la réalisation de projets. La Norman Foster Foundation conserve des archives et une bibliothèque qui proposent une vision plus large de l'histoire de notre environnement construit. Elle a son siège à Madrid et elle réalise des projets à l'échelon mondial. Les Nations unies l'ont reconnue comme Centre d'excellence.

### **Biographie de Norman Foster**

Après avoir obtenu sa licence d'Architecture et d'Urbanisme à l'université de Manchester en 1961, Norman Foster se voit décerner une bourse Henry de l'université de Yale, où il sera *Fellow* du Jonathan Edwards College et décrochera son master en Architecture. En 1967, il fonde Foster Associates, qui deviendra plus tard Foster + Partners, où il poursuit aujourd'hui son activité en tant que président exécutif.

En 1999, il est le lauréat du 21<sup>e</sup> prix Pritzker d'Architecture et obtient en 2002 le Praemium Imperiale d'Architecture à Tokyo. En 2009, le prestigieux prix Prince des Asturies des Arts lui est décerné en sa 29<sup>e</sup> édition et, la même année, il reçoit la croix de commandeur de l'ordre du Mérite de la république fédérale d'Allemagne. En 1997, la reine Élisabeth II lui a décerné l'ordre du Mérite et il est créé pair du Royaume-Uni avec le titre de Lord (Baron) Foster of Thames Bank. Il participe aux Nations unies en conduisant son Forum of Mayors.

## DIDAKTIKA

Dans le cadre du projet Didaktika, le musée conçoit des espaces éducatifs et des activités pédagogiques venant compléter les expositions afin de fournir aux visiteurs des outils et des moyens – dans les salles et en ligne – leur permettant d’apprécier et de comprendre les œuvres exposées.

En l’occurrence, le couloir qui abrite l’espace éducatif débute de la salle *Americana* et conduit à la salle *Future*, pour présenter une vision générale des voitures montrées dans l’exposition, qui adoptent ici la forme de synthétiques silhouettes minimalistes disposées par ordre chronologique. Une expérience sonore immersive imaginée par Nick Mason, membre du groupe Pink Floyd, et développée en étroite collaboration avec Ten Tenth et Sennheiser avec la technologie d’immersion sonore AMBEO vient contribuer à cette célébration de l’évolution de l’automobile. Certains véhicules de l’exposition ont été enregistrés en mouvement et on peut en entendre le son à mesure que l’on avance dans le couloir.

### Activités autour de l’exposition

#### **Conférence (7 avril)**

Conférence d’introduction à l’exposition, avec la participation de l’architecte Norman Foster en tant que conférencier principal, accompagné de quelques-uns des plus importants prêteurs de l’exposition et modéré par Lekha Hileman Waitoller, l’un des commissaires de l’exposition et conservateur du Musée Guggenheim Bilbao. L’occasion de découvrir plus d’un siècle d’histoire de l’automobile, son évolution esthétique et technologique, ainsi que ses liens avec la peinture, la sculpture, l’architecture, la photographie et le cinéma dans un cadre muséal exceptionnel.

#### **Session créative : modeler des voitures avec de l’argile (9 avril)**

Le modelage à l’échelle avec de l’argile fait partie de la conception d’une voiture. À l’occasion de la participation de Cadillac à l’exposition Motion. Autos, Art et Architecture, plusieurs sculpteurs de la marque de Détroit modèleront en direct dans la galerie 204 le premier jour d’ouverture de l’exposition et proposeront un atelier d’initiation attrayant pour les adultes.

#### **Conférence introductive sur la collection de voitures de Miguel de la Vía (Torre Loizaga) (26 avril)**

María López-Tapia et Patricio Careaga partagent les détails de l’origine et du développement de la plus grande collection privée de voitures classiques et anciennes d’Europe, rassemblée par l’homme d’affaires Miguel de la Vía et située dans la ville biscayenne de Galdames. Activité organisée à l’occasion de l’exposition Motion. Autos, Art et Architecture, à laquelle Torre Loizaga a participé en prêtant l’une de ses voitures, l’emblématique Ford Model T (1914), qui sera exposée dans la salle 202 du musée.

#### **Réflexions partagées\*.**

Lors de ces visites sur place, des professionnels du Musée Guggenheim Bilbao offrent différents points de vue sur le contenu de l’exposition Motion. Autos, art et architecture :

- Vision curatoriale (4 mai) : Lekha Hileman Waitoller, l’une des commissaires de l’exposition et conservatrice du musée, fera visiter une sélection de pièces de l’exposition.
- Concepts clés (18 mai) : Luz Maguregui, coordinatrice de l’éducation du musée, discutera des concepts éducatifs clés de l’exposition avec les visiteurs dans les galeries.

\*Sponsorisé par la Fundación Vizcaína Aguirre.

### Cycle de projection de mouvement (1-2-3 juillet)

Profitez des après-midi cinéma au Musée avec un programme lié à cette exposition en hommage à l'automobile. Nous commencerons le voyage le vendredi avec les premières voitures, le nouveau membre de la famille, nous continuerons le samedi avec des films emblématiques mettant en scène des jeunes de différentes générations, et le dimanche nous terminerons en mettant la pédale douce. Les films d'auteur et certains titres emblématiques plus commerciaux peuvent être appréciés sur le grand écran de l'Auditorium du Musée Guggenheim Bilbao.

### Le catalogue

Cette exposition est accompagnée d'un catalogue de 273 pages richement illustré, édité par Ivorypress en partenariat avec le musée Guggenheim Bilbao. Cette publication contient 38 courts essais écrits par des spécialistes qui offrent aux lecteurs une information complémentaire sur les sujets et les contenus présentés dans l'exposition.

# MOTION

AUTOS ART ARCHITECTURE

Mécènes principaux :



Partenaires :



Bienfaiteur :



**Plus d'information :**

**Musée Guggenheim Bilbao**

Département Marketing et Communication

Tél. : +34 944 359 008

[media@guggenheim-bilbao.eus](mailto:media@guggenheim-bilbao.eus)

[www.guggenheim-bilbao.eus](http://www.guggenheim-bilbao.eus)

**Norman Foster Foundation**

Santiago Riveiro

Responsable de la Communication

Tél. : +34 913 898 965

[press@normanfosterfoundation.org](mailto:press@normanfosterfoundation.org)

[www.normanfosterfoundation.org](http://www.normanfosterfoundation.org)

Images à l'usage de la presse  
***Motion. Autos, Art, Architecture***  
Guggenheim Bilbao Museoa

**Service d'images de presse en ligne**

Il est possible de s'enregistrer dans la section Presse du musée ([prensa.guggenheim-bilbao.eus](https://prensa.guggenheim-bilbao.eus)) et télécharger des images et des vidéos haute résolution sur l'exposition mais aussi sur le bâtiment. Si vous ne possédez pas encore de compte, vous pouvez vous inscrire et télécharger le matériel nécessaire.

Si vous êtes déjà un utilisateur, saisissez votre nom d'utilisateur et votre mot de passe et accédez directement au téléchargement d'images.

- Les images que nous vous fournissons sont à utiliser exclusivement pour la publicité éditoriale relative à l'exposition *Motion. Autos, Art, Architecture*, ouverte au public au musée Guggenheim Bilbao du 8 avril au 18 septembre, 2022.
- Elles devront être reproduites intégralement, sans coupures, sans surimpressions ni manipulations. Les reproductions devront être accompagnées du nom de l'artiste, du titre et de la date de l'œuvre, des crédits de son propriétaire, de son copyright et des crédits de la photographie.
- Les images publiés en ligne devront être protégées par les mesures de sécurité électronique pertinentes.
- Toute image peut présenter une résolution maximale de 1000 pixels sur son côté le plus long. Le fichier publié en ligne doit être inséré et ne peut pas être téléchargeable.
- Les images ne peuvent pas être transférées à un tiers ni à une base de données.
- L'utilisation des images en couverture peut être payante. Elle exigera une autorisation préalable de leur propriétaire et titulaire du copyright de l'œuvre.

Pour plus d'informations, vous pouvez contacter le service Presse du musée Guggenheim Bilbao en appelant le +34 944 359 008 ou en écrivant à l'adresse mail suivante : [media@guggenheim-bilbao.eus](mailto:media@guggenheim-bilbao.eus)

**R. Buckminster Fuller**

*Dymaxion #4*, 2010 (fondé sur les #1-3, 1933-34)

Foster Family Collection

© Norman Foster Foundation



**Jean Bugatti**

*Bugatti Type 57SC Atlantic*, 1936

Merle & Peter Mullin, Melani & Rob Walton and the Mullin

Automotive Museum Foundation

© Photographie de Michael Furman



**Wifredo Ricart**

*Pegaso Z-102 Cúpula*, 1952

Louwman Museum

© Louwman Museum



**Franco Scaglione**

*Alfa Romeo BAT Car 7*, 1954

Rob and Melanie Walton Collection

© Photographie de Michael Furman



**Giotto Bizzarrini**

*Ferrari 250 GTO*, 1962

Ten Tenth

© Ben de Chair



**Harley Earl**

*General Motors, Firebirds I, II et III*, 1954-58

General Motors

General Motors / Photo : Rodney Morr



**Andreas Gursky**

*F1 Arrêt dans les boxes I (F1Boxenstopp I)*, 2007, de

la série *Arrêt dans les boxes (Boxenstopp)*, 2007

Copie en couleur sur Diasec

178 x 497 cm

Fondation Louis Vuitton, Paris, France

© Andreas Gursky / Avec l'aimable autorisation de Sprüth Magers / VEGAP, 2022

Photo : © Fondation Louis Vuitton / Marc Damage



**John Owen** (Designer principal)

*Voiture de course de Formule 1 Mercedes-AMG F1 W11 EQ Performance*

(*Mercedes-AMG F1 W11 EQ Performance Formula One Racing Car*), 2020

Mercedes-Benz Classic

© Mercedes-Benz AG



**Constantin Brancusi**

*Le Poisson*, 1926

Bronze poli

13,5 x 42 cm

Ed. 3/8

Avec l'aimable autorisation de Kasmin Gallery

© Succession Brancusi – Tous droits réservés, VEGAP, 2022



### Umberto Boccioni

*Formes uniques de la continuité dans l'espace (Forme uniche della continuità nello spazio)*, 1913 (coulé en 1972)

Bronze

117,5 x 87,6 x 36,8 cm

Tate, acquis en 1972

© Tate



### Andy Warhol

*Benz Patent Motor Car (1886)*, 1986

Sérigraphie et acrylique sur toile

153 x 128 cm

Mercedes-Benz Art Collection, Stuttgart / Berlin. Acquis en 1986

© 2022, The Andy Warhol Foundation for the Visual Arts, Inc./VEGAP

Photo : Uwe Seyl, Stuttgart



### Christo

*Volkswagen emballée (Projet pour le Salon Volkswagen Coccinelle de 1961)*

[*Wrapped Volkswagen (Project for 1961 Beetle Salon)*], 2013 (Projet : 1961)

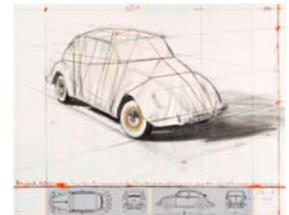
Collage graphique avec une Volkswagen originale recouverte de tissu et peinte à la main

55,8 cm x 71 cm

Éd. n° : L/XC + 160 + 50 PA + 15 HC

Galerie Breckner

© Christo, VEGAP, Bilbao, 2022



### O. Winston Link

*Train à vapeur en route vers l'est, laeger, Virginie-Occidentale*

(*Hot Shot Eastbound, laeger, West Virginia*), 1956

Impression à la gélatine d'argent

39,4 x 49,5 cm

Detroit Institute of Arts. Founders Society Purchase with funds from

Joy C. Emery and the Elizabeth P. Kirby Fund

Photo : © Christie's Images / Bridgeman Images



### Bridget Riley

*Ch'i-Yün*, 1974

Acrylique sur lin

210,5 x 211,5 x 5,7 cm

Collection Cranbrook Art Museum, Bloomfield Hills, Michigan. Don de

Rose M. Shuey, de la collection Dr. John and Rose M. Shuey.

© Bridget Riley, VEGAP, Bilbao, 2022

Photo : © Cranbrook Art Museum and Cranbrook Educational Community



### Alexander Calder

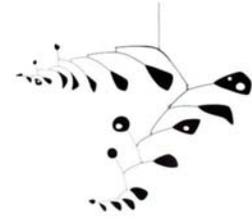
31 janvier, 1950

Tôle d'aluminium et fils d'acier peints

385 x 575 cm

Centre Pompidou, Musée National d'Art Moderne / Centre de création industrielle, Paris, France. Acquis par l'État, 1950. Attribué en 1959

© 2022 Calder Foundation, New York / VEGAP, Madrid



### Margaret Bourke-White

*Un DC-4 survolant New York*

(*A DC-4 Flying Over New York City*), 1939

Photographie Éd. 6/40

76,2 x 96,5 cm

Foster Family Collection

© Margaret Bourke-White, VEGAP, Bilbao, 2022

© LIFE Gallery of Photography



### Edward Ruscha

*Station-service Standard (Standard Station)*, 1966

Sérigraphie en 7 couleurs

65 x 101,6 cm

PA

Avec l'aimable autorisation de l'artiste

© Ed Ruscha



### Frank Lloyd Wright

*L'Automobile objective de Gordon Strong et Planétarium (non construit),*

*Sugarloaf Mountain, Maryland [Gordon Strong Automobile Objective*

*and Planetarium (unbuilt), Sugarloaf Mountain, Maryland], 1924-25*

Perspective

Crayon de couleur sur papier calque

50,8 x 78,7 cm

The Frank Lloyd Wright Foundation Archives (The Museum of Modern Art | Avery Architectural & Fine Arts Library, Columbia University, New York)

© 2022 The Frank Lloyd Wright Foundation, Scottsdale, Arizona

© Frank Lloyd Wright, VEGAP, Bilbao, 2022



### Ezra Stoller

*Centre technique de General Motors (General Motors Technical Center)*, 1956

Photographie

General Motors



**Albert Kahn**

*Vue aérienne de l'usine de Highland Park, Ford Motor Company, en 1924 (Ford Motor Company Highland Park Rendering bird's eye view in 1924), 1924*

Encre sur papier

85,4 x 227,3 cm

Collection Cranbrook Art Museum, Bloomfield Hills, Michigan. Don de la succession de John Bloom



**Norman Foster**

Copyright © GA/Yukio Futagawa

Courtesie : Norman Foster Foundation



## APPENDICE I

### Automobiles présentées dans l'exposition

#### *BEGINNINGS*

- Benz Patent Motor Car, 1886.
- Elektrischer Phaeton, Modell N° 27, System Lohner - Porsche, 1900
- Rolls Royce 40/50 « Alpine Eagle », 1914
- Ford T Tourer, 1914
- Bugatti Type 35, 1924
- Voisin C7 Lumineuse, 1925
- Chrysler Airflow, 1934
- Tatra T87, 1948

#### *SCULPTURES*

- Bugatti Type 57SC Atlantic, 1936
- Delahaye 165, 1939
- Pegaso Z-102 Cúpula, 1952
- Bentley R-Type Continental, 1953

#### *POPULARISING*

- Voiture Minimum, 1936
- Volkswagen Type 1, « Coccinelle », 1951
- VW Type 2 Microbus Deluxe « Samba », 1962
- BMW 600, 1957
- Fiat Nuova 500, 1957
- Citroën 2CV Sahara, 1961
- The Mini, 1966
- Renault 4, 1968
- Minissima, 1972

#### *SPORTING*

- Porsche 356 Pre-A, 1950
- Mercedes-Benz 300 SL Coupe, 1955
- Ferrari 250 GTO, 1962 / Ferrari 250MM Berlinetta Carrera Panamerica, 1953
- Jaguar E-Type, 1963
- Aston Martin DB5 James Bond, 1964

#### *VISIONARIES*

- Alfa Romeo BAT 7, 1954
- Firebird I, 1954
- Firebird II, 1956
- Firebird III, 1958
- Dymaxion Car #4, 2010
- Lancia Stratos Zero, 1970
- Citroën DS, 1971
- Mercedes-AMG F1 W11 EQ Performance Formula One Racing Car, 2020

#### *AMERICANA*

- Ford Pierson Brothers Coupe, 1934
- Willys MB, 1945
- Cadillac Eldorado Biarritz, 1959
- Ford Mustang PRJCT50, 1965

## APPENDICE II

### Collaborating Universities – *Future*

ARTCENTER COLLEGE OF DESIGN, PASADENA,  
CA, UNITED STATES

Partners

Ford Motor Company, USA  
Genesis, USA  
Honda Motor Company, USA  
Spinifex Group, EE. UU.

DELFT UNIVERSITY OF TECHNOLOGY, THE  
NETHERLANDS

GRAMAZIO KOHLER RESEARCH, ETH ZURICH,  
SWITZERLAND

Partner

NVIDIA, Germany  
Lenovo, Austria

HONGIK UNIVERSITY, SEOUL, SOUTH KOREA

Partners

Hyundai Motors, South Korea  
Kilo Design, South Korea  
MecaLab, South Korea  
Daejin Tech Industry Co., South Korea  
Keit, South Korea  
Hongik Smart Mobility Center, South Korea

MASSACHUSETTS INSTITUTE OF TECHNOLOGY  
(MIT), CAMBRIDGE, MA, UNITED STATES

POLITECNICO DI MILANO, ITALY

Partner

With the support of the Directorate-General for  
Contemporary Creativity by the Italian Ministry  
of Culture under the Italian Council program  
(2021)

ROYAL COLLEGE OF ART, LONDON, UNITED  
KINGDOM

Partners

Bentley Motors Limited, UK  
Lexus Europe

TECNOLÓGICO DE MONTERREY, MEXICO

Partner

Iberdrola, Spain

TSINGHUA SHENZHEN INTERNATIONAL  
GRADUATE SCHOOL, CHINA

Partners

BYD Auto Co., Ltd, China  
New York Institute of Technology, USA

UMEÅ INSTITUTE OF DESIGN, SWEDEN

Partners

Geely Auto, China  
BMW AG, Germany

UNIVERSITY OF CAPE TOWN, SOUTH AFRICA

THE UNIVERSITY OF TOKYO, JAPAN

Partner

Chiba Manabu Architects

UNIVERSITY OF MONDRAGON, SPAIN

Partner

Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles  
(Grupo CAF), Spain

UNIVERSITY OF NAVARRA, SPAIN

Partners

Grupo Antolin, Spain  
Centro Tecnológico CEIT-BRTA, Spain  
Parklex, Spain  
SQAdrones, Spain  
Ecomagnet, Spain

YALE SCHOOL OF ARCHITECTURE, NEW  
HAVEN, CT, UNITED STATES

Partner

Volkswagen, Germany