
ZWISCHENGAS

ZWISCHENGAS

DIETER HUBER / EINHUNDERTUNDEIN BILDER ÜBER GESCHWINDIGKEIT UND AUTOMOBILE MYTHEN
DOUBLE CLUTCH / ONE HUNDRED AND ONE TABLEAUS OF SPEED AND AUTOMOTIVE MYTHS

DELIUS KLASING VERLAG / BIELEFELD

INHALT
CONTENTS

EINE MELANGE AUS GEIST, WITZ UND PHANTASIE 4
Vorwort von Jürgen Lewandowski

ZWISCHENGAS UND NEED FOR SPEED 8
John Cristoph

AUF LANGE SICHT SIND WIR ALLE TOT 12
Ivo Kranzfelder

TECHNISCHE DATEN ZWISCHENGAS 16

ZWISCHENGAS_00 – 100 18

LANGSAM? SIND IMMER DIE ANDEREN 220
Ein Zwischenruf von Dieter Huber

ES IST DOCH NOCH NICHT ALLES GESAGT 228
Andreas Stockinger

BIOGRAFIE 232
BIBLIOGRAFIE 236

DANK 238
IMPRESSUM 240

A MÉLANGE OF INTELLIGENCE, HUMOR & IMAGINATION . . 6
Foreword by Jürgen Lewandowski

DOUBLE CLUTCH AND NEED FOR SPEED 10
John Cristoph

IN THE LONG RUN WE ARE ALL DEAD 14
Ivo Kranzfelder

TECHNICAL DATA DOUBLE CLUTCH 16

DOUBLE CLUTCH_00 – 100 18

SLOW? THAT'S FOR THE OTHERS 224
Thoughts from Dieter Huber

IT HASN'T ALL BEEN SAID QUITE YET 230
Andreas Stockinger

BIOGRAPHY 232
BIBLIOGRAPHY 236

CREDITS 238
COLOPHON 240



NEED FOR SPEED, Installation, Museumspavillon – Mirabellgarten Salzburg, ZWISCHENGAS & YAMAHA R6 – Lukas Trautmann

EINE MELANGE AUS GEIST, WITZ UND PHANTASIE

In dem riesigen Feld automobiler Kunst gibt es eben doch noch Werke, die überraschen, verblüffen und begeistern – zum Beispiel die Serie ZWISCHENGAS von Dieter Huber.

VORWORT VON JÜRGEN LEWANDOWSKI

Es muss Mitte der 80er Jahre gewesen sein. Die 100-Jahr-Feier des Geburtstags des Automobils stand bevor – und ich hatte, im Kreise vieler Koryphäen, die Ehre, an der geplanten Ausstellung „100 Jahre Automobil in der Kunst“ im Münchner Haus der Kunst mitzuwirken. Wir saßen oft und viel und lange zusammen, um die möglichen Objekte zu diskutieren und mir wurde – bei der Betrachtung der vielen Angebote – immer klarer, dass es gar nicht so viele überzeugende Objekte der Begierde gab, die ich in einer so wichtigen Ausstellung sehen konnte, sehen mochte – und was für mich noch wichtiger war: Wo waren die Werke, die ich gerne bei mir zu Hause gehabt hätte? Denn das ist eines der für mich wichtigen Kriterien: Möchte ich mich mit diesen Objekten, Zeichnungen, Gemälden auch tagtäglich umgeben?

Bei allzu vielen dieser in Frage kommenden Kunstwerke war die klare Antwort NEIN – eine Entscheidung, die weniger in der Qualität und den Namen der Künstler, sondern eher in der Erkenntnis begründet war, dass sie nur allzu selten dem Objekt und Faszinosum Automobil gerecht wurden. Es waren Abbildungen von Automobilen und automobilen Szenen – mit mehr oder weniger Raffinesse aufbereitet, aber sie regten nur selten zum Denken an. Natürlich gab es ein paar Ausnahmen: René Magritte, Lesser Uri, Tamara de Lempicka oder Wolf Vostell – deren Werke hätte ich sofort genommen, auch wenn es Probleme gegeben hätte, den von Vostell verfremdeten Mercedes-Benz 600 in meiner Wohnung unterzubringen.
Natürlich gab und gibt es noch mehr Künstler, die das Thema Mobilität in allen Konsequenzen verinnerlichen, begreifen und umsetzen können – und große Werke lieferten: Edward Kienholz oder der unvergleichliche Andy Warhol, dessen Mercedes-Benz-Zyklus noch lange Bestand haben wird. Grandios auch der zur ewigen Ruhe im Eisfeld verdammte Rennwagen des Isländers Olafur Eliasson oder der legendäre 320i von Roy Lichtenstein, mit dem BMW in Le Mans antrat, beides überzeugende Werke der Art Car-Serie der Münchner. Doch auf die Gefahr, dass ich mich wiederhole: Die Werke, die das Thema Automobil mit Intelligenz und Witz aufbereiten, sind rarer, als es dieses faszinierende Genre vermuten lässt. Nur allzu oft reduzieren sie sich auf Abbildungen von Ikonen oder Rennszenen, die dann gerne mit den Autografen der Rennfahrer geadelt werden.

Umso erfreulicher, wenn man dann einem Künstler begegnet, der sich diesem Thema mit einer neuen Sichtweise nähert – wenn Auge und Verstand eine Serie betrachten, verstehen und verinnerlichen. Kunstwerke, die diesem scheinbar grenzenlosen, und dennoch so verschlossenem und offenbar auf die Abbildung von Fahrzeugen fixierten Genre etwas neuen Wind einbläst: Beispielsweise Dieter Huber und sein Zyklus ZWISCHENGAS.

Einer der Gründe für diese überraschende Annäherung an diesen großen und wichtigen Themenbereich dürfte darin liegen, dass der Salzburger zwar Autos liebt, ihnen aber nicht verfallen ist. Als Künstler will er sich nicht darauf reduzieren, den Schwung einer Seitenlinie von Pininfarina, ein dunkles Moos-Grün von Bentley, einen roten Ferrari oder eine Cadillac-Heckflosse zu interpretieren – das haben schon zu viele versucht, und daran sind auch schon manche gescheitert. Wie gesagt: Dieter Huber schätzt Automobile – das merkt man. Er weiß ihre Qualitäten zu würdigen – das merkt man ebenfalls. Aber er versteht es, die Mythen, die rund um das Automobil wabern, aufzuhellen, mit einem anderen Twist zu erklären, neu zu definieren. Und Dieter Huber erliegt auch nicht der Gefahr, dem Zeitgeist zu erliegen und das Automobil nur auf eine vermeintlich bessere Zukunft in der Form von Hybrid-, Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeugen zu reduzieren und in grünen Auen zu platzieren.

Er liebt Automobile – und zwar alle. Und aus dieser Zuneigung heraus hat Dieter Huber einen neuen, die Automobilgeschichte umfassenden Ansatz gefunden, der die Themen Historie, Technik, Ästhetik und die dazugehörenden Anekdoten zu einer intelligenten, anregenden und amüsanten Melange vermengt. Eine Melange, die Geist und Phantasie gleichermaßen fordert. Beispiele gefällig? Zitat Kaiser Wilhelm: „Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.“ Dazu die technischen Daten des ersten Automobils der Welt – des Benz Patentwagens, alles auf einem flaschengrünen Fond präsentiert. Oder der unvergessene Spruch des ADAC im Jahre 1974: „Freie Bürger fordern freie Fahrt“. Auf einem Fond mit der Farbe Marathon Metallic, die in diesem Jahr den Golf I, das Auto für alle Bürger, schmückte. Und ein tiefsinniges Zitat von François Truffaut: „Man kann niemanden überholen, wenn man in seine Fußstapfen tritt“ – gedruckt auf dem Bleu Gendarmerie eines Renault R4.

Und so geht es weiter: Aphorismen, Gedankenblitze, coole Aussagen – perfekt adaptiert mit den dazugehörigen Gefährten und den typischen Farben, die den Zeitgeist – um dieses so oft strapazierte Wort zu gebrauchen – treffen. Kurz gesagt: Es ist eine gleichermaßen interessante und amüsante und dazu noch intelligente Reise durch mehr als 100 Jahre Autogeschichte, die uns der Künstler hier beschert. Wer sich bereit erklärt, in diese Zeitreise einzutauchen, wird von ihr nicht mehr lassen mögen, bis er das letzte und einhunderterste Blatt gelesen und genossen hat. Um anschließend festzustellen, dass es eben doch noch Kunst zum Thema Automobil gibt, die überraschen und begeistern kann.



ZWISCHENGAS_07, Steve McQueen & Ford Mustang GT 390

A MÉLANGE OF INTELLIGENCE, HUMOR AND IMAGINATION

The vast field of automotive art is still capable of producing works that evoke surprise, puzzlement, and enthusiasm– Dieter Huber's DOUBLE CLUTCH series, for example.

FOREWORD BY JÜRGEN LEWANDOWSKI

It must have been around the mid-1980s. The 100th anniversary of the invention of the automobile was coming up, and I had the honor of working with a large group of experts on the planned exhibition entitled "100 Years of Automotive Art" at the Haus der Kunst in Munich. We met often and spent considerable time discussing potential objects for exhibition, and it became increasingly clear to me—in view of the many possible choices—that there really weren't so many convincing objects of desire I would want or be able to see in such an important exhibition. And even more importantly in my view: Where were the works I would have wished to have at home? That is one of my key criteria: Do I really want to be surrounded by these objects, drawings, and paintings day after day?

With respect to all too many of the objects we considered my answer was a definite NO—a decision that had less to do with the quality of the work or the artist's name than with the realization that so few of them did justice to the fascination associated with the automobile itself. There were pictures of cars and scenes featuring automobiles, but they seldom served as a stimulus for thought. There were exceptions, of course: René Magritte, Lesser Uri, Tamara de Lempicka, and Wolf Vostell, for instance. I would have picked their works without hesitation, although it would have been difficult to accommodate Vostell's radically modified Mercedes-Benz 600 in my apartment.

One could, of course, name other artists past and present who have succeeded in grasping, internalizing, and expressing the essence of mobility in all of its consequences—and in creating truly great works: Edward Kienholz or the incomparable Andy Warhol, whose Mercedes-Benz cycle will surely be with us for some time to come. Equally magnificent is the race car by Olafur Elliasson of Iceland, condemned to eternal rest in a field of ice, or Roy Lichtenstein's legendary 320i, with which BMW went to the starting line in Le Mans—both of which are impressive works from the Art Car series developed by the Munich firm. Yet at the risk of repeating myself, I must say that works in which the subject of the automobile is treated with intelligence and humor are rarer than this fascinating genre would lead one to expect. All too often they confine themselves to images of icons or racing scenes, many of which are then ennobled with the autographs of racing drivers.

Thus it is all the more gratifying to encounter an artist who approaches this subject from a different point of view—when the eyes and the mind have the opportunity to view, understand, and ingest a series that puts new life into this seemingly boundless, yet so self-enclosed genre that is apparently obsessed with the depiction of vehicles: Dieter Huber and his DOUBLE CLUTCH cycle, for example.

One of the reasons for this surprising approach to such a grand and important genre may be that, although the Salzburg artist loves cars, he has not been taken in by them. As an artist, he refuses to confine himself to interpreting the sweeping curve of a Pininfarina, the dark moss-green of a Bentley, or a Cadillac tail fin. Too many have tried that, and quite a few have failed in the attempt. As I said, Dieter Huber loves cars—that's easy to see. He also appreciates their qualities—as is equally evident. But he is also capable of casting new light on the myths that have gathered around the automobile, of redefining them and explaining them with a new twist. And Dieter Huber does not run the risk of succumbing to the zeitgeist and reducing the automobile to a supposedly better future in the form of hybrid, electric, and fuel-cell-power vehicles displayed on green meadows.

He loves cars—all cars. And on the basis of that boundless affection, Dieter Huber has developed an approach that encompasses the history of the automobile, one that weaves the elements of history, technology, aesthetics, and related anecdotes into an intelligent, stimulating, and amusing mélange—a mélange that demands both intelligence and imagination.

Examples, perhaps? There is a quote from Kaiser Wilhelm: "I believe in the horse. The automobile is a passing phenomenon." These words are accompanied by technical data on the world's first car—the Benz Patentwagen—all presented on a bottle-green background. Or the unforgettable slogan introduced by the ADAC in 1974: "Free people demand freedom of the road." The slogan appears on a background featuring Marathon Metallic, the color that adorned the Golf I, the car made for Everyman, accompanied by a profound quote from François Truffaut: "You can't overtake someone by following in his footsteps"—printed on the "gendarmerie blue" of a Renault R4.

And the series continues in that vein: aphorisms, flashes of insight, cool remarks—perfectly adapted to the corresponding vehicles and typical colors that match the zeitgeist—to cite this often overused word. In short, what the artist offers us is an equally interesting, amusing and intelligent journey through over 100 years of automotive history. Those who go along on this journey through time will not leave the trail until they have read and enjoyed the last and one-hundred-and-first tableau. And then they will realize that there is indeed art devoted to the subject of the automobile that is still capable of evoking surprise and enthusiasm.



ZWISCHENGAS, Details

ZWISCHENGAS UND NEED FOR SPEED

JOHN CRISTOPH

Zwischengas gibt man, um ein nicht synchronisiertes Getriebe schalten zu können - oder bei einem synchronisierten den Geschwindigkeitsverlust zu vermeiden.
Selbst schon mal gemacht? Der schneller drehende, niedrigere Gang muss in seiner Geschwindigkeit an den nächst höheren angepasst werden, oder umgekehrt. In allen Fällen jedenfalls ein Hilfsmittel der Kommunikation unterschiedlicher Zahnräder, unterschiedlicher Geschwindigkeitsebenen.

Das also macht Dieter Huber?

Um der Sache näher zu kommen, müssen wir uns zuerst etwas entfernen: Vor 130 Jahren wurde es erfunden, das Automobil. Niemand brauchte damals eine Kutsche ohne Pferde, niemand hatte danach gefragt und seine Einführungsphase war mühsam. Es war ein Spielzeug der Reichen und Schönen. Erst als Henry Ford das legendäre Modell T auf den Markt brachte, wurde es zum massentauglichen Produkt. Einfach konstruiert, in fast jedem Gelände fahrbar, nur in einer Farbe erhältlich. Ein Fahrzeug, um weite Stecken zurücklegen zu können.

Danach wurde es rasant. Mehr Nutzer, mehr Anwendungsbereiche, mehr Fahrzeuge – Differenzierungen waren gefragt, die Zeit in der Autos zu Legenden wurden, war gekommen.

Mustang, Silver Shadow, E-Type, Käfer Cabrio, Quattro und Flügeltürer, die Liste ist lang. Und heute?
Eine üble Nachricht jagt die andere: Zehn Tage Stau von Jining nach Peking, Stau von Lyon bis Paris 176 Kilometer. Ferien in Deutschland, Staus ohne Ende. Benzin und Ölpreise explodieren. Ressourcen vernichtend, umweltfeindlich. Kann die Welt so überleben? Eine Entemotionalisierung des Autos unter Jugendlichen, speziell in Großstädten. Carsharing, 38 % der Europäer denken über die Abschaffung ihres Autos nach, die Abmeldung vom Statussymbol hat begonnen. Abwrackprämie, um die Autoindustrie anzukurbeln.
Hatte der Deutsche Kaiser also doch Recht, als er meinte, das Auto wäre eine vorübergehende Erscheinung? Er glaubte fest an die Zukunft des Pferdes und der Gedanke ist durchaus faszinierend. Milliarden von Pferden, Hochstall statt Hochgarage. Des Kaisers Sichtweisen sind Fehleinschätzungen oder Phantasien, wir haben Autos und es sollen noch viel mehr werden.

Warum also vernichtet Huber das Auto nicht in seiner Arbeit?

Dieter Huber war noch nie der angenehme Fragesteller, eher eckig, lästig, hartnäckig, unorthodox. Mit ZWISCHENGAS gibt er uns wieder reichlich zu denken. Für ihn sind Fragen rund um das Auto heterogen, oft sogar widersprüchlich.

Huber nutzt das Auto auch als Metapher, setzt es gleich mit Geschwindigkeit, sieht im Auto eine Möglichkeit das persönliche Tempo zu erhöhen.
Der Sehnsucht nach der Langsamkeit eines Jakobsweges will er nicht folgen, Schnelligkeit wird bevorzugt. Nicht nur die Geschwindigkeit eines Autos ist hier gemeint. Denken, Handlung, Entscheidung, alles lässt sich beschleunigen, um unnötige Wartezeiten im Leben zu vermeiden. Geschwindigkeit als Lebensqualität.

Huber zeigt aber auch unsere Sehnsucht nach Individualität in der Bewegungsfreiheit und Einzigartigkeit in der Persönlichkeit. Beides wird gerne auf das Auto projiziert.
Er zeigt, wie wir versuchen, unseren Charakteren mit Hilfe des Automobils Form zu verleihen. Durchaus nicht immer emanzipiert und politisch korrekt.
Er fragt nach unseren Phantasien, nach unseren Archetypen, nach Träumen und Einstellungen. Er fragt danach, wie wir die Welt sehen. Huber erwartet keine Antworten. Die haben wir uns selbst zu geben.

Huber lässt uns auch träumen. Träumen von leeren Autobahnen, über die man ohne einen Wald von Verbotstafeln mit Höchstgeschwindigkeit fahren konnte.

Von Fahrzeugen, denen man Namen geben konnte, bei denen man von weitem erkennen konnte, wer der Hersteller war.
Von der Möglichkeit, sich über ein Auto ausdrücken zu können.
Von einer Zeit, die gerade dabei ist, sich radikal zu verändern, auch wenn sie hier und da noch prachtvolle Exemplare der Gattung Automobil entstehen lässt.
Auf dieser Ebene erinnert mich ZWISCHENGAS stark an Hal Bregg, eine Figur von Stanislaw Lem in seinem Roman „Transfer“. Bregg kehrt nach zehn Jahren im Weltraum zurück auf die Erde, auf der inzwischen 123 Jahre vergangen sind. Alles hat sich verändert, die Autos fahren mit automatischen Abstandssicherungen. Unfälle sind unmöglich geworden. Eine der ersten Maßnahmen von Hal Bregg ist der Ausbau der Abstandssicherung. Er will wieder spüren, dass er lebt.

Huber gelingt es völlig ohne Bebilderung auszukommen, die Bilder sind jedem selbst überlassen. Die verwendeten Zitate dienen lediglich der Stärkung der Assoziationen.

ZWISCHENGAS als Mittel der Kommunikation zwischen Erinnerungen, Wünschen, Bildern im Kopf und Gefühlen.

Das ist es, was ZWISCHENGAS macht und das ist es, was Dieter Huber macht.



AIRBORN 24 - Jag, 2004, Computer Aided Painting / Canvas / Alustretch, 140x190 cm

DOUBLE CLUTCH AND NEED FOR SPEED

JOHN CRISTOPH

Double-clutching is a technique used to shift gears in cars with non-synchronized transmissions—or to avoid losing speed in vehicles with synchronized transmissions. Ever tried it yourself? The speed of the lower, faster-rotating gear is adjusted to match that of the next higher gear—or vice-versa. In either case, the technique facilitates communication between different gear wheels and different speeds.

Is that what Dieter Huber does?

To get closer to the point, we need first to take a step back. The automobile was invented 130 years ago. No one needed a horseless carriage back then, no one had ever asked for one, and the introduction phase was long and arduous.
Cars were toys for the rich and beautiful. And it wasn't until Henry Ford brought the first Model T to the market that the automobile become a product of interest for the masses—simply designed, drivable in practically every terrain, and available in only one color. A vehicle made for long-distance travel.

Things moved rapidly from there: more and more users, more potential uses, and more vehicles. Distinguishing features were needed. The age of legendary cars had arrived. Mustang, Silver Shadow, E-type, beetle convertible, Quattro, DeLorean … the list is long. And today?

We are exposed to a never-ending stream of bad news: a ten-day traffic jam between Jining and Beijing, another along the entire 176-km highway from Lyon to Paris; no end of backups during holidays in Germany; exploding gasoline and oil prices; squandered resources and environmental pollution; disen-chantment with cars among youth, especially in large cities; car-sharing. 38% of all Europeans have considered getting rid of their cars. The demise of the status symbol has begun. Could "cash for clunkers" revitalize the automotive industry?

Was the German Kaiser right after all when he said that the car was a short-lived phenomenon? He firmly believed in the future of the horse, and the idea is really quite fascinating: millions of horses, high-rise stalls instead of high-rise garages. Yet the Kaiser's predictions were misguided and fantastical. We've got cars, and we're likely to have even more as time goes by.

So why doesn't Huber destroy the car in his book?
Dieter Huber has never been an easy-going questioner. He tends instead to be disruptive, bothersome, stubborn, and unorthodox. He gives us a lot to think about in DOUBLE CLUTCH. In his view, questions about the automobile are diverse and often contradictory.

Huber also uses the car as a metaphor, equating it with speed; he sees automobile as a means of picking up his own tempo.

He has no patience with those who yearn for the slow pace of the Camino de Santiago. He is devotee of speed. And not just the speed of a car. Thinking, actions, decisions—everything can be accelerated in order to avoid unnecessary waits in life. Speed is quality of life.

Yet Huber also exposes our longing for individual mobility and unique personality profiles. Both are often projected onto the automobile. He shows how we strive to give shape to our character with the help of the car—definitely not always emancipated or politically correct.
He enquires into our fantasies, our archetypes, our dreams and attitudes. He asks how we see the world. Huber doesn't expect answers from us. We have to provide our own answers.

Huber also allows us to dream, to dream about empty high-ways along which we could drive at top speed if it weren't for a forest of speed-limit signs. About cars we could once name, cars whose manufacturers we could identify from afar. About the possibility of expressing ourselves through an automobile. About an age in the throes of radical change, although it still produces a magnificent example of the genus automobile from time to time.

Viewed from that perspective, DOUBLE CLUTCH reminds me vividly of Hal Bregg, a character in Stanslaw Lem's novel Transfer. After ten years in space, Bregg returns to Earth, where 123 years have passed in the interim. Everything has changed. Cars are equipped with automatic distance-control systems. Accidents are a thing of the past. One of the first things Hal Bregg does is dismantle the distance-control system. He wants to feel alive again.

Huber manages to get by without the help of illustrations. It's up to each reader to supply the images. The quotes serve simply to reinforce associations. Double-clutching as a means of communication among memories, wishes, mental images, and emotions.

That is what DOUBLE CLUTCH does, and that's precisely what Dieter Huber does.



AIRBORN 43 - Maserati 3200 GT, 2006, Computer Aided Painting / Canvas / Alustretch, 125x195 cm

AUF LANGE SICHT SIND WIR ALLE TOT

IVO KRANZFELDER

Vielleicht erinnern Sie sich noch: Vor ungefähr vier Jahren erregte die Meldung Aufsehen, bei einem Experiment am Cern, dem Europäischen Kernforschungszentrum, sei entdeckt worden, dass sich Neutrinos mit Überlichtgeschwindigkeit fortbewegt hätten. Gemessen wurde das auf einer Strecke von ungefähr 730 Kilometern, vom Cern in Genf bis zum Gran-Sasso-Laboratorium in Italien. Damals jubelten einige, Einsteins Relativitätstheorie, nach der die Lichtgeschwindigkeit das absolute Tempolimit des Universums darstellt, sei überholt. Später jedoch stellte sich heraus, dass das Messergebnis Folge eines technischen Fehlers war. Es war die Rede von einem defekten Glasfaserkabel und einem nicht richtig befestigten Stecker.
Es gab viel Häme, vor allem im Internet. Schließlich wäre man, bewegte man sich schneller als das Licht, schon am Ziel, bevor man gestartet wäre.
Die ungebrochene Popularität dieses Gedankenspiels, zum Beispiel in der Science-Fiction, hat ihren Grund wohl in einem tief sitzenden Sicherheitsbedürfnis. Oder, anders ausgedrückt, in der natürlichen Scheu vor dem Risiko, das dem Leben nun einmal innewohnt. Man will alles schon vorher wissen. Die Anzahl der Prognosen hat mittlerweile ein exorbitantes Ausmaß erreicht, vor allem in der Ökonomie. Leider treffen die Prognosen eher selten zu, und der Versuch, die Realität an Modellrechnungen anzupassen, hat bislang noch keine rechten Früchte getragen. Eines Tages, so heißt es Jahr um Jahr, wird die Prognose schon eintreffen. Der britische Ökonom John Maynard Keynes kommentierte solche sehr vage gehaltenen Aussichten mit dem bekannten Satz: „In the long run we are all dead.“ (Auf lange Sicht sind wir alle tot.)
Die Sehnsucht nach absoluter Sicherheit, das Ausschalten jeglichen Risikos – im großen Maßstab in Form der Überwindung des universellen Tempolimits, im kleinen in der Ökonomie – liegt letztlich wohl begründet in der Angst, und dort in der Mutter aller Ängste, der Angst vor dem Tod.
Angst, so meinte einst der dreimalige Formel-1-Weltmeister Ayrton Senna, sei Teil des menschlichen Lebens. Manche Menschen wüssten nicht, wie ihr zu begegnen sei, andere, und da schließe er sich mit ein, lernten mit ihr zu leben, nicht als etwas Negatives, sondern als erlebnishaften Selbstschutz. Angst sei für ihn aufregend – oder, so könnte man das Wort „exciting“ auch übersetzen: erregend. Senna starb 1994 beim Grand Prix im italienischen Imola. In den Jahren 2004, 2006 und 2009 wurde er posthum von einer Jury jeweils zum schnellsten Formel-1-Fahrer der Geschichte gewählt.
Das englische Originalzitat von Senna finden Sie hier auf einer gelb lackierten Tafel, genauer gesagt auf einer im Farbton „Jaune Atacama“ lackierten Tafel. Dieser Farbton wurde in den frühen 1980er Jahren für das Citroën-Modell „Méhari“ verwendet, einen offenen Strand- oder Nutzwagen mit Kunststoff- oder, wahlweise, Wellblechkarosserie auf der Basis des 2 CV beziehungsweise der Diane. „Méhari“ ist übrigens der französisch-arabische Begriff für „Renndromedar“. Das Modell wurde von 1968 bis 1987 gebaut und fährt noch heute in vielen Ländern dieser Erde. Der Zweizylinder mit 605 Kubikzentimetern Hubraum leistete 28 PS und beschleunigte in 33 Sekunden auf 100 Stundenkilometer, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 105 Stundenkilometern.
Dieter Huber hat diese Tafel im Originalton lackieren lassen und darauf händisch die Schrift – das Zitat, den Farbton, Fahrzeugtyp und die technischen Daten – angebracht. Es handelt sich bei diesem Objekt also um ein Hybrid, eine Mischform von technischer oder industrieller und manueller Herstellung.

Die Tafel stammt aus einer Serie mit dem Titel ZWISCHENGAS. Dieser Begriff, manche werden sich vielleicht noch erinnern, bezeichnet eine Technik des Schaltens, mit deren Hilfe bei einem nicht synchronisierten Getriebe die Gänge zahnradschonend und weitgehend ruckfrei gewechselt werden können. Dieter Huber visualisiert und thematisiert auf raffinierte Weise und auf vielfältigen Ebenen die Schnittstelle des Hybrids: die manuelle Steuerung des Getriebes im Titel ZWISCHENGAS; lackierte Fläche und selbst aufgeklebte Schrift; Zitat beziehungsweise zitierte Person und zugehöriges Auto: beide erscheinen über den Begriff oder die Sprache respektive Schrift als Phantasmagorie, beim Auto ergänzt durch die Farbe in Form der Lackierung. Dass Huber die Bezüge zwischen all diesen Elementen heterogen angelegt hat, muss nicht weiter erklärt werden, ebenso wenig wie der sich daraus ergebende Witz der jeweiligen Kombinationen.
In ZWISCHENGAS kontextualisiert Huber – wie übrigens auch in früheren Arbeiten zum Thema – das Objekt Auto. Es geht um, wie schon gesagt, Angst, um Sex, um Charakter, um Politik, natürlich um Geschwindigkeit, SPEED, und um vieles mehr.
Das Auto ist Visitenkarte und Projektionsfläche. So wird es auch beworben, es verspricht Freiheit, Individualität und Potenz. Darüber hinaus ist das Auto nicht denkbar ohne die für es geschaffenen Strukturen, die Straßen, Tankstellen, Ölraffinerien, Tiefgaragen usw. usf. Die Wirtschaft hängt größtenteils vom Automobil ab, neben den Produzenten selbst zahllose Zulieferbetriebe.
Autorennen sind Spektakel, Rennfahrer Stars. Man experimentiert schon seit 1928 – damals übrigens Opel – mit Raketenantrieben. 1979 erreichte ein dreirädriges Vehikel Schallgeschwindigkeit, der derzeitige Geschwindigkeitsrekord liegt bei ca. 1228 Kilometern pro Stunde, das Triebwerk leistete 48.000 PS, unterstützend wurde eine Feststoffrakete gezündet. Der nächste geplante Geschwindigkeitsrekord soll mit einem aus einem Kampfjet stammenden Düsentriebwerk erzielt werden. Die Übergänge sind fließend.
Wieder sind wir beim Hybrid. Angefangen hat es mit dem Pferd, auf das man sich setzte und das man für sich laufen ließ. Schon früh waren die flexiblen, mit hochrassigen und schnellen Pferden ausgestatteten Reiterhorden der Araber, der Hunnen oder der Mongolen den schwerfälligen Rittern mit ihren ebenfalls gepanzerten Kaltblütern überlegen. Ein ungarischer Historiker schrieb über das Verhältnis der Hunnen zu ihren Pferden Sätze, die, mit einigen ausgetauschten Begriffen, für das Verhältnis des modernen Menschen zu seinem Auto genauso gelten können: „Die Natur kann den Kentaur nicht fester mit seinem Rumpf zusammenschweißen, als der Hunne zu Pferde sitzt, schreibt Claudianus. Nach Sidonius kann das Hunnenkind ohne mütterliche Hilfe noch kaum auf seinen Beinen stehen, und schon steht ein Reitpferd neben ihm. Der Reiter sitzt wie angewachsen auf seinem Pferd. Andere Völker sitzen auf dem Pferd, der Hunne wohnt darauf.“ Die Hunnen sollen nicht einmal dann vom Pferd gestiegen sein, wenn sie ihre natürlichen Bedürfnisse hätten erledigen müssen.
Jedoch gibt es einen wesentlichen und entscheidenden Unterschied zwischen Pferd und Auto, den erstaunlicherweise der Surrealist Man Ray kurz und treffend beschrieben hat: „Das Pferd muss nicht erst ‚konstruiert' werden, es existiert bereits. Dagegen müssen Auto und Flugzeug immer wieder neu entworfen werden, um sie zu der Perfektion zu bringen, die das Pferd längst erreicht hat.“ Auch deswegen lässt Dieter Huber das Auto, um das es die ganze Zeit geht, hier nicht als Objekt vor uns auferstehen, sondern nur Assoziationen dazu, die sich in unserer Vorstellung zu einem – jeweils individuell unterschiedlichen – Bild formen.
Das Auto als pures Objekt war für Künstler noch nie besonders interessant. Das fängt an bei den Futuristen, die, trotz aller Traditionsverweigerung, den Vergleich mit der Antike bemühten: Marinetti erklärte in dem berühmten Zitat den Rennwagen mit den großen Rohren an der Karosserie für schöner als die Nike von Samothrake (aus dem Louvre). Autofans – wie Dieter Huber – waren etwas später Bert Brecht, der Werbegedichte für Steyr-Wagen schrieb, oder Francis Picabia, enger Freund von Marcel Duchamp, der den luxuriösen Lebensstil liebte und angeblich in seinem Leben 120 – meist schnelle – Automobile besessen haben soll.
Die Idee, Automobile von Künstlern bemalen zu lassen, realisiert in Form der BMW Art Cars seit 1975, ist zwar gut gemeint, aber ein bisschen einfältig. Da ist der Ansatz, die originale Lackierung zur Disposition zu stellen, schon wesentlich durchdachter. Abgesehen davon, dass das Objekt Auto ohne seinen ausdifferenzierten Kontext kaum denkbar ist. Im Übrigen haben Künstler durchaus produktiv mit Autobauern zusammengearbeitet. Als Beispiel sei nur der Bildhauer und Architekt Flaminio Bertoni genannt, der für Citroën sowohl die Ente als auch die DS (déesse, Göttin) entworfen hat, beides revolutionäre automobile Konzepte. Das Logo von Renault stammt vom Op-Art-Künstler Victor Vasarely.
Dieter Huber breitet mit seiner Kombination einen weit gefächerten Assoziationsraum aus. Es lohnt sich, die Details zu beobachten, verschiedenste Kombinationen auszuprobieren und sich über die ganz bewusst gesetzten Leerstellen klar zu werden. Ganz am Schluss werden wir nur noch das Quietschen der Reifen hören: Gummi, Gummi!

IN THE LONG RUN WE ARE ALL DEAD

IVO KRANZFELDER

Perhaps you remember: About four years ago, a news report about an experiment at CERN, the European Organization for Nuclear Research, cited the discovery that neutrinos had moved faster than the speed of light. Their speed was measured along a roughly 730-km-long route between the CERN in Geneva and the Gran-Sasso Laboratory in Italy. Some responded with jubilation at the time. Einstein's Theory of Relativity, according to which the speed of light is the absolute tempo limit in our universe, had been refuted, they thought. It was later discovered, however, that the finding was the result of a technical error, supposedly caused by a defective fiberglass cable and an improperly connected plug. The revelation unleashed an outpouring of malicious glee, especially in the Internet. After all, if anything were to move faster than the speed of light, wouldn't it reach its destination before it started?

The persistent popularity of this fantasy, in science fiction, for example, is probably attributable to a deep-seated need for safety and security or, in other words, the natural tendency to avoid risk that is inherent in all living beings. People want to know everything in advance. The number of forecasts has long since swollen to monstrous proportions, especially in the field of economics. Yet unfortunately, such predictions rarely prove correct, and efforts to adapt reality to model calculations have been more or less fruitless. One day, as we hear year after year, the forecast will be confirmed. The British economist John Maynard Keynes expressed his opinion about such vague prognostications in no uncertain terms: "In the long run we are all dead."
The longing for absolute security, the total elimination of all risks—on a grand scale by overcoming the universal speed limit, on a smaller scale in matters of economics—is presumably attributable primarily to fear, and specifically to the mother of all fears, namely the fear of death.
Fear, as three-time Formula 1 champion Ayrton Senna once said, is a part of human life. Some people, he added, don't know how to cope with it. Others, and here he included himself, learn to live with it, not as something undesirable, but rather as an experienced form of self-protection. He said that he found fear "exciting," which might also be interpreted as "exhilarating." Senna died at the Grand Prix in Imola, Italy, in 1994. He was posthumously voted the fastest driver in Formula-1 history by a jury in 2004, 2006, and 2007.
The original English quote can be found here on a yellow-painted panel, or to be more precise, a panel painted in a shade called "Jaune Atacama." This shade of yellow was used in the 1980s for the Citroën "Méhari," an open beach or utility vehicle with either a plastic or a corrugated sheet-metal body based on the 2 CV and the Diane. Incidentally, the word "Méhari" is the French-Arabic word for "racing dromedary." The model was built from 1968 until 1987and is still on the road in many parts of the world. The two-cylinder, 665-ccm engine has 28 HP, accelerates from zero to 100 in 33 seconds, and reaches a top speed of 105 kph.

Dieter Huber had the panel painted in the original color and added the hand-painted lettering—the quote, the color designation, the models, and the technical data. The object is a hybrid, a blend of technically or industrially and manually produced components.
The panel is from a series entitled DOUBLE CLUTCH. The term, as some readers will perhaps recall, stands for a gear-shifting technique used to change gears in vehicles with non-synchronized transmissions smoothly and without damaging the gear wheels. In a highly sophisticated approach, Dieter Huber visualizes and examines the hybrid interface at a number of different levels: the manual control of the transmission to which title DOUBLE CLUTCH refers; the painted surface of the panel and the lettering applied by hand; the quote, the person quoted, and the corresponding automobile, all of which appear above the term or the language or lettering as phantasmagoria, supplemented in the case of the car by the color in the form of its paint. The fact that Huber configures the relationships among all of these elements heterogeneously needs no further explanation; nor does the resulting humor expressed in the respective combinations. In DOUBLE CLUTCH (and in earlier works on the subject, by the way), Huber places the object of the car in context. As mentioned above, he is concerned here with fear, with sex, with character, with politics, with SPEED, of course, and with many other things. The car is a calling card and a projection screen. And it is advertised as such. It promises freedom, individuality, and potency. Moreover, the car would be inconceivable without the structures that have been created for it—streets, filling stations, oil refineries, underground garages, etc. The economy depends largely on the automobile, its producers, and the businesses that supply them.

Automobile races are spectacles; racing drivers are stars. Automotive engineers have been experimenting with rocket engines since 1928 (the first were designed by Opel). A three-wheeled vehicle reached the speed of sound in1979. The current speed record is 1,128 kilometers per hour, achieved with the aid of a 48,000-horse-power engine boosted by a solid-fuel rocket.
According to plans, the next speed record will be set by a vehicle powered by a jet engine from a combat aircraft. The progression is smooth and uninterrupted.
That brings us back to the hybrid. It all started with the horse, an animal that could be mounted and made to run. The highly mobile hordes of Arabs, Huns, and Mongols on purebred horses were soon able to outmaneuver the heavily clad knights and their similarly armored cold-blooded steeds. An Hungarian historian wrote about the close relationship between the Huns and their horses in terms that, if a few words were changed, could just as easily apply to modern humans and their cars: "Nature cannot weld the centaur more firmly to its rump than the Hun sits on his horse, Claudius wrote. According to Sidonius, the Hun-child who can hardly stand on its own two legs without its mother's help already has a horse at its side. The rider is mounted on his horse as if rooted to its back. People from other cultures sit on their horses; the Huns live on them." It has been said that the Huns didn't even dismount when they needed to respond to the call of nature.

Yet there is an essential difference between the horse and the car, one the Surrealist Man Ray described in an astonishingly apt and succinct remark: "The horse doesn't need to be built, it already exists. But the car and the airplane must be continually redesigned in order to achieve the perfection the horse has long since attained." And that is another reason why Dieter Huber does not resurrect the automobile as an object—the object we've been talking about right along—before our eyes, but simply reveals associations that lead to the creation of an image in our imagination, one that is different for each and every one of us.

Artists have never shown a great deal of interest in the car as a pure object. That began with the Futurists who, despite their rejection of tradition, drew comparisons with antiquity. In a famous quote, Marinetti declared the race car with the large exhaust pipes on its body more beautiful than the Winged Victory of Samothrace (from the Louvre). Other, somewhat later automobile enthusiasts—like Dieter Huber—included Bert Brecht, who wrote advertising poems for Steyr cars, and Francis Picabia, a close friend of Marcel Duchamp's who loved the life of luxury and is said to have owned 120 cars (most of them fast) over the course of his lifetime.

Although the idea of having cars painted by artists, realized in the form of the BMW Art Cars since 1975, was born of good intentions, it is a bit simple-minded. The idea of making the original paint job available for disposition shows much more imagination—quite apart from the fact that the automobile is scarcely conceivable without its distinctive context. Artists have indeed engaged in productive cooperation with car manufacturers. One example is the sculptor and architect Flaminio Bertoni, who designed both the "Duck" and the DS (déesse, goddess) for Citroën—both revolutionary automotive concepts. The Renault logo was created by the Op Artist Victor Vasarely.

Dieter Huber presents an expansive and multifaceted field of associations with his hybrid approach. It is worth our while to observe the details, try out the many different possible combinations, and reflect on the deliberately chosen omissions. And when all is said and done, we will hear only the screeching of tires: the sound of rubber hitting the road!

TECHNISCHE DATEN
TECHNICAL DATA

ZWISCHENGAS / **DOUBLE CLUTCH**

FARBEN
originale aktuelle und historische Autolacke
(keine Verwendung von historischen Lacken auf Nitrobasis)

BILDTRÄGER
3 mm starke Aluminiumboards
(bei spezifischen Modellen auch Einsatz von Carbon, Edelstahl bzw. Kunststoff),
montiert auf 2 cm starken Aluminiumträgerrahmen

TEXTE
analog zu Fahrzeugaufklebern aus unterschiedlichen Folien geplottet, auf den Lack kaschiert, handgemalt oder als UV-Direktdruck ausgeführt

SPRACHEN
Zitate vorwiegend in Originalsprache
Varianten möglich

ORIGINALGRÖSSEN
pro Motiv drei Formate:
20x60x2,5 cm, 40x120x2,5 cm und 60x180x2,5 cm

DIMENSION
Gesamtumfang des Zyklus: 101 Bilder

ABBILDUNGEN
der Farbraum im Offsetdruck ist stark limitiert, es sind technisch bedingt nur Näherungswerte möglich, der vorliegende 6-Farbendruck gibt weder Glanz, Leuchtkraft, Intensität bzw. Reflexion der Originallacke wieder

PAINTS
Original contemporary and historical automobile paints
(no use of historical nitro paints)

IMAGE CARRIERS
Aluminum panels (thickness: 3 mm)
(Carbon, stainless steel or plastic are used for specific models),
Mounted on aluminum frames (thickness: 2 mm)

TEXTS
The texts are plotted from different foils, analogous to automobile stickers, and laminated over the paint or realized as direct UV prints.

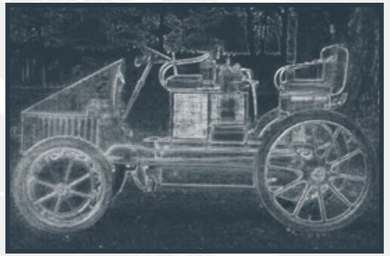
LANGUAGES
Most quotations appear in the original language, with possible variations

ORIGINAL DIMENSIONS
Three formats for each motif
20x60x2.5 cm / 40x120x2.5 cm / 60x180+2.5 cm

SCOPE
The entire series consists of 101 tableaus

ILLUSTRATIONS
The range of colors is limited in offset prints. Only approximate values are possible due to technical constraints. The six-color prints replicate neither the luster, luminosity, intensity or reflective properties of the paints in the original works.

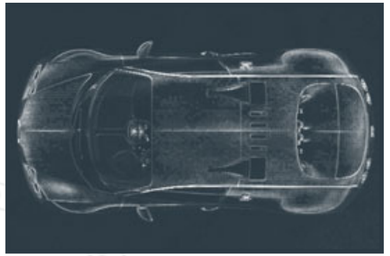




CHANGE IS EASY.
IMPROVEMENT IS FAR MORE DIFFICULT.
FERDINAND PORSCHE

LOHNER-PORSCHE SEMPER VIVUS / 50 KMH / 44 ZELLEN / 330 AH / 80 V / 26,4 KWH / 7+7 PS

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_00



SICHTCARBON SCHWARZ / ARANCIO ORANGE

BUGATTI VEYRON 16.4 SUPER SPORT / 2,7-7,3-16,7-55,6 SEC / 434 KMH / 8000 CCM / W16 / 1200 PS / 1500 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_01



BEIM LIEBESSPIEL IST ES WIE BEIM AUTOFAHREN.
DIE FRAUEN MÖGEN DIE UMLEITUNG, DIE MÄNNER DIE ABKÜRZUNG.
JEANNE MOREAU

GRIGIO ESTOQUE
LAMBORGHINI AVENTADOR LP 700-4 / 2,9 - 8,4 - 24,5 SEC / 350 KMH / 6498 CCM / V12 / 700 PS / 690 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_02



WENN ICH ZU FUSS EINEN PARKPLATZ ÜBERQUERE UND VOR MIR GEHT AUCH JEMAND, MUSS ICH IHN ÜBERHOLEN.
FERNANDO ALONSO

ROSSO CORSA
FERRARI FF / 3,7 - 10,9 - 28,0 SEC / 335 KMH / 6262 CCM / V12 / 660 PS / 683 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_03



Turbo

EIN AUTO IST ERST DANN SCHNELL GENUG,
WENN MAN MORGENS DAVOR STEHT UND ANGST HAT, ES AUFZUSCHLIESSEN.
WALTER RÖHRL

BASALTSCHWARZ PEARL METALLIC
PORSCHE 997 - 911 TURBO / 3,7 - 11,9 - 40,7 SEC / 312 KMH / 3600 CCM / 6 CYL / 480 PS / 620-680 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_04



FEAR IS PART OF PEOPLE'S LIFE. SOME OF THEM DON'T KNOW HOW TO FACE IT, OTHERS - WHERE I INCLUDE MYSELF - LEARN COEXISTING WITH IT OR FACE IT, NOT AS A NEGATIVE THING, BUT LIKE A AUTOPROTECTION SENSATION. FEAR IS EXCITING FOR ME.
AYRTON SENNA

JAUNE ATACAMA
CITROËN MEHARI / 33,0 SEC / 105 KMH / 602 CCM / 2 CYL / 28 PS / 49 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_05



BEI ZWEI SACHEN WIRD EIN MANN NIE ZUGEBEN, DASS ER SIE NICHT GUT KANN: SEX UND AUTOFAHREN.
STERLING MOSS

BRITISH RACING GREEN
BENTLEY CONTINENTAL GT / 4,8 - 15,7 - 60,0 SEC / 318 KMH / 5998 CCM / W12 / 560 PS / 650 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_06



RACING IS LIFE... EVERYTHING BEFORE AND AFTER IS JUST WAITING.
WHEN I BELIEVE IN SOMETHING, I FIGHT LIKE HELL FOR IT.
STEVE MCQUEEN

ACAPULCO BLUE METALLIC
FORD MUSTANG GT 390 / 7,3 SEC / 191 KMH / 6387 CCM / 8 CYL / 324 PS / 407 NM

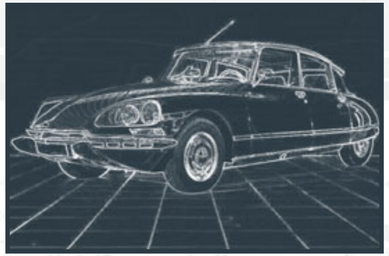
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_07



IF ONE DAY SPEED KILLS ME, DO NOT CRY BECAUSE I WAS SMILING.
PAUL WALKER

BAYSIDE BLUE
NISSAN GT-R R34 / 3,4 - 9,0 - 19,6 SEC / 310 KMH / 2569 CCM / 6 CYL TURBO / 280 PS / 392 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_08



DIES IST NICHT DAS AUTO VON MORGEN. DAS AUTO IST VON HEUTE. DIE ANDEREN SIND VON GESTERN.
ALEXANDER SPOERL

GRIS KANDAHAR
CITROËN DS 23 PALLAS IE / 12,0 SEC / 186 KMH / 2347 CCM / 4 CYL / 141 PS / 183 NM

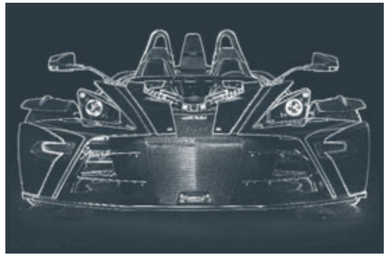
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_09



DAS NOTWENDIGSTE, DAS HÄRTESTE UND DIE HAUPTSACHE IN DER MUSIK IST DAS TEMPO.
WOLFGANG AMADEUS MOZART

ELFENBEIN
AUSTRO DAIMLER PRINZ HEINRICH WAGEN / 135 KMH / 5714 CCM / 4 CYL / 80 PS

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_10



ALLES, WAS DIR BEGEGNEN WIRD, IST LEIDER NICHT ZU VERMEIDEN.
SØREN KIERKEGAARD

KTM ORANGE METALLIC
KTM X-BOW R / 3,9 - 15,1 SEC / 231 KMH / 1984 CCM / 4 CYL / 300 PS / 400 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_11



I SPENT A LOT OF MONEY ON BOOZE, BIRDS AND FAST CARS. THE REST I JUST SQUANDERED.
GEORGE BEST

LOTUS YELLOW
LOTUS EUROPA S2 / 9,6 SEC / 186 KMH / 1565 CCM / 4 CYL / 83 PS / 108 NM

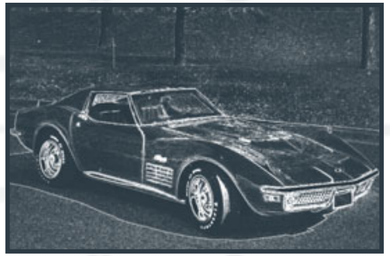
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_12



**HABEN SIE BEIM AUTOFAHREN SCHON BEMERKT, DASS JEDER,
DER LANGSAMER FÄHRT ALS SIE, EIN IDIOT IST UND JEDER,
DER SCHNELLER FÄHRT, EIN VERRÜCKTER?**
GEORGE CARLIN

GELB
DUESENBERG SJ SPEEDSTER MORMON METEOR / 248 KMH / 6882 CCM / 8 CYL / 390 PS

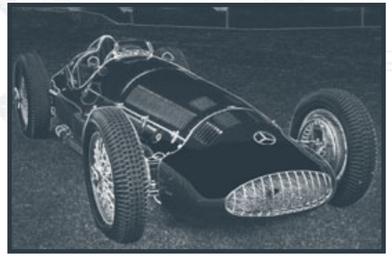
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_13



LITTLE RED CORVETTE
BABY YOU'RE MUCH TOO FAST
LITTLE RED CORVETTE
YOU NEED A LOVE THAT'S GONNA LAST
PRINCE

RED
CHEVROLET CORVETTE C3 / 7,8 - 37,5 SEC / 210 KMH / 5733 CCM / 8 CYL / 204 PS / 386 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_14



ES GIBT NUR EIN TEMPO UND DAS IST DAS RICHTIGE.
WILHELM FURTWÄNGLER

POLIERBRONZE ALUMINIUM
MERCEDES-BENZ W154 / 330 KMH / 2962 CCM / 12 CYL / 483 PS / 441 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_15



ES WIRD WAGEN GEBEN, DIE VON KEINEM TIER GEZOGEN WERDEN
UND MIT UNGLAUBLICHER GEWALT DAHERFAHREN.
ROGER BACON / LEONARDO DA VINCI

MARTINI RACING
PORSCHE 918 SPYDER / 2,8 - 9,0 - 27,0 / 345 KMH / 4600 CCM / V8 / 612+129+156 PS / 1280 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_16



FREIE BÜRGER FORDERN FREIE FAHRT!
ADAC 1974

MARATHON METALLIC
VW GOLF I / 17,0 SEC / 145 KMH / 1093 CCM / 4 CYL / 50 PS / 80 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_17



WAS IST DIE MEHRHEIT? MEHRHEIT IST DER UNSINN.
FRIEDRICH SCHILLER

MCLAREN CAMO
MCLAREN P1 / 2,8 - 6,8 - 16,5 SEC / 350 KMH / 3799 CCM / V8 / 737 + 179 PS / 900 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_18



ICH GLAUBE, DASS JEDER AUTORENNFAHRER EINMAL ZUR VERNUNFT KOMMEN MUSS, UM MIT DIESEM PUBERTÄREN SPORT AUFZUHÖREN.
NIKI LAUDA

BAMBUSGELB
STEYR PUCH 500 S / 77 KMH / 493 CCM / 2 CYL / 19,8 PS / 32 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_19



I LOVE CASH.
ROGER MOORE

MIST GREEN
VOLVO P 1800 S / 10,8 SEC / 180 KMH / 1782 CCM / 4 CYL / 104 PS / 147 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_20

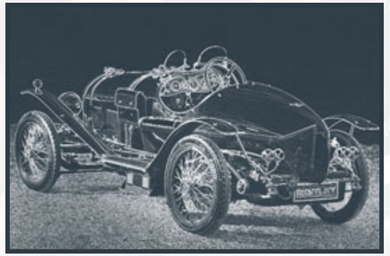
KARMANN Ghia



DER MENSCH VON HEUTE HAT NUR EIN EINZIGES WIRKLICH NEUES LASTER ERFUNDEN:
DIE GESCHWINDIGKEIT.
ALDOUS HUXLEY

BERMUDA
KARMANN-GHIA CABRIOLET TYP 14 / 27,0 SEC / 128 KMH / 1276 CCM / 4 CYL / 40 PS / 92 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_21



I'M A MAN OF SIMPLE TASTES. I'M ALWAYS SATISFIED WITH THE BEST.
OSCAR WILDE

BURGUNDY
BENTLEY 3-LITRE SUPERSPORTS / 161 KMH / 2996 CCM / 4 CYL / 85 PS

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_22



Beschleunigungsdiagramm für Spyder 1956
(gerechnet)

Fahrzeug – Stirnfläche: 1,032 m²
Luftwiderstands – Beiwert: 0,42
Reifendruck (Reifen 5,25 – 16): 2,2 atü
Fahrzeuggewicht: 630 kg

Fahrgeschwindigkeit [km/h]
Fahrzeit [sec]

15.4.57. Haz. Dr. Ing. h. c. F. Porsche K.-G. Stuttgart-Zuffenhausen B.550.00.106/12

TO ME THE ONLY SUCCESS, THE ONLY GREATNESS, IS IMMORTALITY.
JAMES DEAN

FISH SILVER GREY METALLIC
PORSCHE SPYDER 550 RS / 9,5 SEC / 220 KMH / 1498 CCM / 4 CYL / 110 PS / 129 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_23

130



DER LEICHTE WEG IST AUCH DER RICHTIGE WEG.
BRUCE LEE

ORANGE PENDHJARI
MATRA-SIMCA BAGHEERA / 11,6 SEC / 175 KMH / 1294 CCM / 4 CYL / 84 PS / 126 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_24



SONO I SOGNI A FAR VIVERE L' UOMO.
ENZO FERRARI

VERDE PINO BLENHEIM
FERRARI 365 GTC/4 / 5,2 - 18,8 SEC / 262 KMH / 4390 CCM / V12 / 340 PS / 432 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_25



AT THE END, RIGHT WILL WIN OVER WRONG.
IT USED TO BE ABOUT TRYING TO DO SOMETHING.
NOW IT IS ABOUT TRYING TO BE SOMEONE.
MARGARET THATCHER

MAROON
RILEY 9 MONACO SALOON / 33 SEC / 110 KMH / 1087 CCM / V8 / 42 PS

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_26



I GOT A BRAND NEW CAR AND I'M FEELING GOOD SO FAR
TAKE HER ON THE HIGHWAY FOR A LITTLE SPIN I WANT TO SEE THE KIND OF SHAPE SHE'S IN
AND I GOT A BRAND NEW STAR
JACK HER UP BABY, GO ON, OPEN THE HOOD
I WANT TO CHECK IF HER OIL SMELLS GOOD
MMMM...SMELLS LIKE CAVIAR.
ROLLING STONES

CHICHESTER BLUE METALLIC
MORGAN PLUS 8 ROADSTER / 6,7 SEC / 201 KMH / 3529 CCM / V8 / 160 PS / 290 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_27



WE TREAT THIS WORLD AS IF WE HAD A SECOND IN OUR LUGGAGE SPACE.
JANE FONDA

INSANE GREEN
TESLA ROADSTER SPORT 2.5 / 3,9 - 23,0 SEC / 201 KMH / INDUKTIVMOTOR 375 V / 292 PS / 400 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_28





THE IMPORTANT WORK OF MOVING THE WORLD FORWARD DOES NOT WAIT TO BE DONE BY PERFECT MEN.
GEORGE ELIOT

SPINNAKER WHITE
DODGE CHALLENGER / 6,2 - 27,1 SEC / 242 KMH / 7210 CCM / V8 / 390 PS / 664 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_29



EVERY LOVELY SPOT NEAR OR FAR,
YOU CAN REACH THEM TOO IN YOUR CAR,
OR YOU MIGHT BE THERE NOW IF YOU OWN A JAG ALREADY.
THE WHO

7

SILVER BLUE METALLIC
JAGUAR E-TYPE / 7,2 - 29,3 SEC / 244 KMH / 3781 CCM / 6 CYL / 269 PS / 353 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_30



WHEN I'M HOLDING YOUR WHEEL, ALL I HEAR IS YOUR GEAR
WITH MY HAND ON YOUR GREASE GUN, MMM IT'S LIKE A DISEASE SON
I'M IN LOVE WITH MY CAR, GOTTA FEEL FOR MY AUTOMOBILE.
QUEEN

ICEBERG BLUE METALLIC
MORRIS MINI COOPER S / 11,5 SEC / 157 KMH / 1275 CCM / 4 CYL / 77 PS / 108 NM

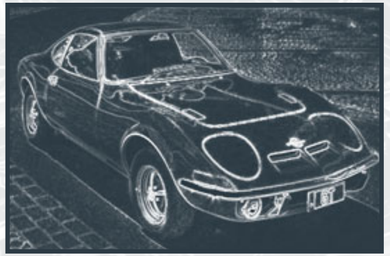
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_31



MAN KANN NIEMANDEN ÜBERHOLEN, WENN MAN IN SEINE FUSSTAPFEN TRITT.
FRANÇOIS TRUFFAUT

BLEU GENDARMERIE
RENAULT R4 / 28 SEC / 105 KMH / 747 CCM / 4 CYL / 24 PS / 55 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_32



WIR SPIELEN SO, WIE WIR AUTO FAHREN: NICHT BESONDERS GUT, ABER IMMER SO SCHNELL WIE MÖGLICH.
DIE TOTEN HOSEN

PAMPASGRÜN
OPEL GT 1900 / 11,5 SEC / 185 KMH / 1897 CCM / 4 CYL / 90 PS / 149 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_33



DIE DINGE HABEN NUR DEN WERT, DEN MAN IHNEN VERLEIHT.
JEAN-BAPTISTE MOLIÈRE

NOIR
CITROËN TRACTION AVANT / 120 KMH / 1911 CCM / 4 CYL / 60 PS

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_34



MIT DEN MENSCHEN IST ES WIE MIT DEN AUTOS: LASTER SIND SCHWER ZU BREMSEN.
HEINZ ERHARDT

CHAMPAGNER METALLIC
TOYOTA HILUX / 12,0 SEC / 171 KMH / 2982 CCM / 4 CYL / 171 PS / 343 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_35



ERFAHRUNGEN SIND MASSARBEIT. SIE PASSEN NUR DEM, DER SIE MACHT.
CARLO LEVI

VERDE CHIARO
FIAT 500 A TOPOLINO / 85 KMH / 569 CCM / 4 CYL / 13 PS

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_36



KLEINIGKEITEN SIND ES, DIE PERFEKTION AUSMACHEN,
ABER PERFEKTION IST ALLES ANDERE ALS EINE KLEINIGKEIT.
SIR FREDERICK HENRY ROYCE

PURPLE WRAITH
ROLLS ROYCE WRAITH COUPE / 4,6 - 15,8 / 250 KMH / 6592 CCM / V12 TWINTURBO / 632 PS / 800 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_37



Mercedes-Benz G4

DREIFACH IST DER SCHRITT DER ZEIT:
ZÖGERND KOMMT DIE ZUKUNFT HERGEZOGEN,
PFEILSCHNELL IST DAS JETZT VERFLOGEN,
EWIG STILL STEHT DIE VERGANGENHEIT.
FRIEDRICH VON SCHILLER

SCHWARZ
MERCEDES-BENZ G4 W-131 / 67 KMH / 5401 CCM / 8 CYL / 110 PS / 284,5 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_38



WE'RE ON A ROAD TO NOWHERE
COME ON INSIDE
TAKIN' THAT RIDE TO NOWHERE
WE'LL TAKE THAT RIDE
TALKING HEADS

ALUMINIUM BEDAZZLED BY CRYSTALS
BIOMEGA COPENHAGEN

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_39



MEHR IST NICHT IMMER MEHR.

BURGUNDY METALLIC

PAGANY HUAYRA / 3,3 - 6,8 - 16,6 SEC / 370 KMH / 5980 CCM / AMG V12 / 730 PS / 1000 NM

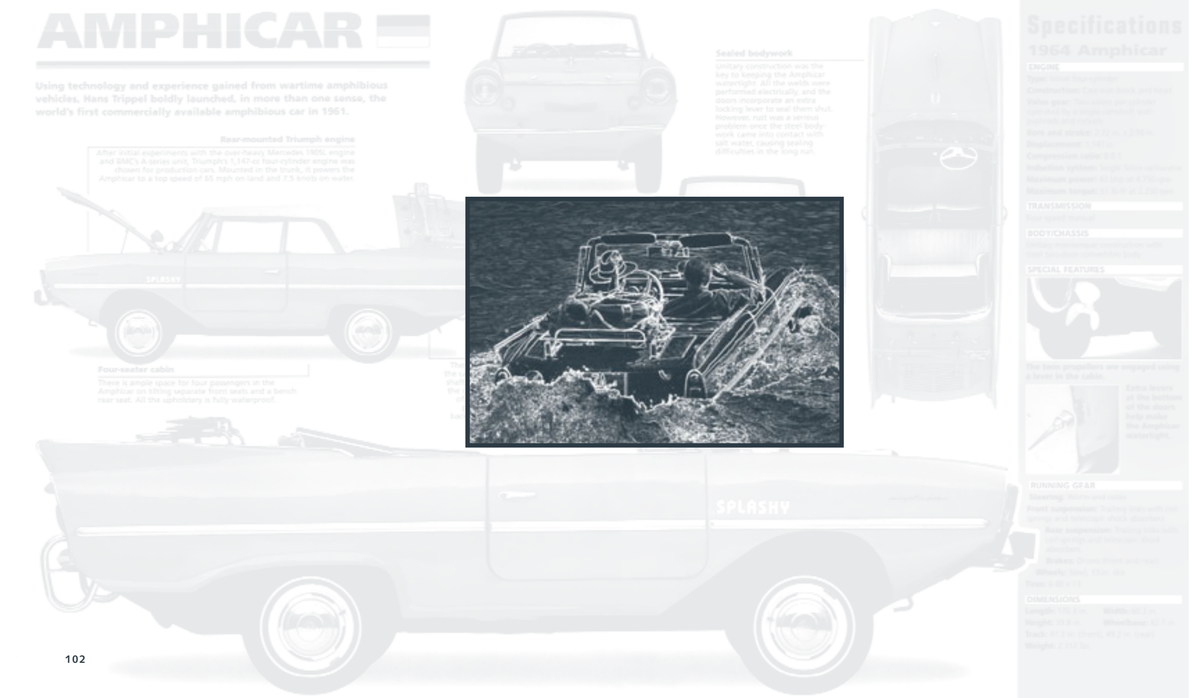
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_40



VOM ZIEL HABEN VIELE MENSCHEN EINEN BEGRIFF, NUR MÖCHTEN SIE ES GERNE SCHLENDERND ERREICHEN.
JOHANN WOLFGANG VON GOETHE

MARINABLAU
VW KÄFER CABRIO 1302 LS / 20,7 SEC / 130 KMH / 1584 CCM / 4 CYL / 37 PS / 106 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_41



WIR HABEN KEINE ZEIT! DARUM LANGSAM!
FRITZ KORTNER

FJORD GRÜN
AMPHICAR 770 / 36 SEC / 120 KMH / 1147 CCM / 4 CYL / 38 PS / 80 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_42



910 mm

826 mm

1341 mm

1590 mm

1589 mm

1894 mm

WIR ERKLÄREN, DASS SICH DIE HERRLICHKEIT DER WELT UM EINE NEUE SCHÖNHEIT BEREICHERT HAT: DIE SCHÖNHEIT DER GESCHWINDIGKEIT. EIN RENNWAGEN, DESSEN KAROSSERIE GROSSE ROHRE SCHMÜCKEN, DIE SCHLANGEN MIT EXPLOSIVEM ATEM GLEICHEN ... EIN AUFHEULENDES AUTO, DAS AUF KARTÄTSCHEN ZU LAUFEN SCHEINT, IST SCHÖNER ALS DIE NIKE VON SAMOTHRAKE.
FILIPPO TOMMASO MARINETTI

ALFA COMPETIZIONE RED
ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE / 4,5 - 15,9 SEC / 292 KMH / 4691 CCM / 8 CYL / 450 PS / 480 NM

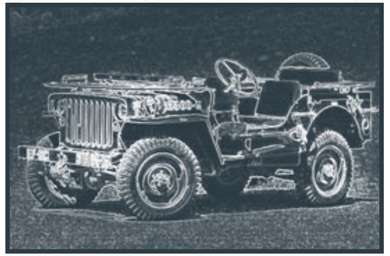
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_43



WOVON MAN SPRICHT, DAS HAT MAN NICHT.
NOVALIS

CLEARWATER BLUE
VW XL1 / 12,7 SEC / 160 KMH / 800 CCM / 2 CYL / 48 + 27 PS / 120 + 140 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_44



AL MANKIND IS DIVIDED INTO THREE CLASSES:
THOSE THAT ARE IMMOVABLE, THOSE THAT ARE MOVABLE, AND THOSE THAT MOVE.
BENJAMIN FRANKLIN

PICKET GREY
WILLYS JEEP MB / 98 KMH / 2199 CCM / 4 CYL / 60 PS / 142 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_45



WENN MAN STILLSTEHT, WIRD MAN SCHNELL ÜBERROLLT.
LEE IACOCCA

STRYKER RED TINTED PEARL
SRT VIPER / 3,5 - 11,5 - 46,6 SEC / 325 KMH / 8382 CCM / V10 / 612 PS / 759 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_46



WENN DANN EIN MENSCH INNERLICH FLIEGEN, SOZUSAGEN MORALISCH FLIEGEN
UND MIT GROSSER GESCHWINDIGKEIT FORTWÄHREND IN NEUE VERBESSERUNGEN KOMMEN KÖNNTE,
DANN WÜRDE ER KEINE REUE KENNEN!
ROBERT MUSIL

CERNY
TATRA 2-603 / 16,0 SEC / 161 KMH / 2474 CCM / V8 / 105 PS / 167 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_47



WÄHREND DIE LANGSAMEN NOCH AN DIE DEMOKRATIE GLAUBEN,
SIND DIE SCHNELLEN SCHON IN DER PLUTOKRATIE ANGEKOMMEN.

DIGITAL CAMOUFLAGE
LAND ROVER DEFENDER 110 / 17,0 SEC / 145 KMH / 2198 CCM / 4 CYL / 122 PS / 360 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_48



THERE IS MORE TO LIFE THAN SIMPLY INCREASING ITS SPEED.
MAHATMA GANDHI

SIEGELLACKROT & KASTANIENBRAUN
VW BUS T1 BULLI / 80 KMH / 1192 CCM / 4 CYL / 22 PS / 76 NM

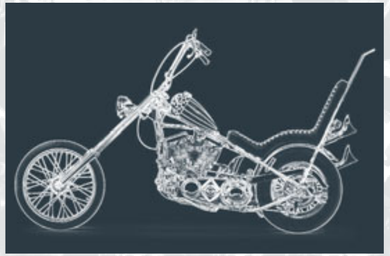
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_49



WOMEN DO THINGS FOR THEIR APPEARANCE, EVERY USED CAR DEALER WOULD GO TO JAIL FOR.
NICK NOLTE

FATHOM BLUE METALLIC
PONTIAC FIREBIRD 350 / 10,1 SEC / 183 KMH / 3778 CCM / 6 CYL / 218 PS / 325 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_50



GET YOUR MOTOR RUNNIN´ HEAD OUT ON THE HIGHWAY,
LOOKIN´ FOR ADVENTURE IN WHATEVER COMES OUR WAY, YEAH DARLIN´...
STEPPENWOLF

SCHWARZ & CHROM
HARLEY DAVIDSON FL CAPTAIN AMERICA / 12 SEC / 145 KMH / 1207 CCM / V2 / 60 PS

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_51



Mercedes-Benz

The best or nothing.

AUTOFAHREN UND TELEFONIEREN IST NUR ETWAS FÜRS PERSONAL.

KARL LAGERFELD

DIAMANTWEISS METALLIC BRIGHT

MERCEDES BENZ S 65 AMG / 4,3 - 13,3 SEC / 250 KMH / 5960 CCM / V12 / 630 PS / 1000 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_52

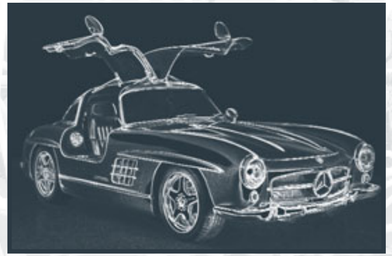


DEN TOD MÖGLICHST SICHER ZU ERREICHEN, KANN NICHT DER SINN DES LEBENS SEIN.

BAHAMAS BLAU

MAYBACH 57 S / 5,0 - 16,8 SEC / 275 KMH / 5980 CCM / V12 / 612 PS / 1000 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_53



**DIE MÄNNER WÜRDEN DEN FRAUEN GETROST DIE WELTHERRSCHAFT ÜBERLASSEN,
WENN DIE FRAUEN ZUGEBEN WÜRDEN, DASS NUR MÄNNER GUTE AUTOFAHRER SEIN KÖNNEN.**
JEANNE MOREAU

WEISSGRAU
MERCEDES 300 SL COUPÉ FLÜGELTÜRER / 8,5 SEC / 217 KMH / 2996 CCM / 6 CYL / 218 PS / 275 NM

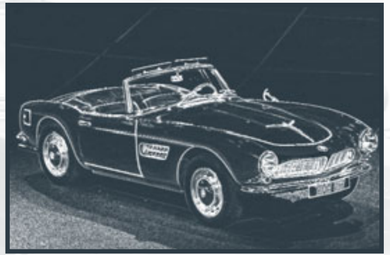
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_54



HÖR NICHT AUF DIE VERNUNFT, WENN DU EINEN TRAUM VERWIRKLICHEN WILLST.
HENRY FORD

SAGE GREEN
FORD THUNDERBIRD CONVERTIBLE SPECIAL / 8,9 SEC / 178 KMH / 5115 CCM / V8 / 228 PS / 439 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_55



VIELE SIND HARTNÄCKIG IN BEZUG AUF DEN EINMAL EINGESCHLAGENEN WEG, WENIGE IN BEZUG AUF DAS ZIEL.

FRIEDRICH NIETZSCHE

FEDERWEISS

BMW 507 ROADSTER / 9,4 - 51,4 SEC / 206 KMH / 3168 CCM / V 8 / 165 PS / 236 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_56



ICH NEHME AN, DASS ICH AUCH EINEN FERRARI ODER MASERATI SCHÄTZEN WÜRDE -
ABER ICH WÜRDE SO EIN AUTO KEINEM 14-JÄHRIGEN JUNGEN GEBEN. UND DAS HAT NICHTS DAMIT ZU TUN,
DASS DIE TECHNIK BÖSE IST ODER DAS AUTO GEFÄHRLICH: DER JUNGE IST EINFACH NICHT REIF GENUG,
SO EIN MÄCHTIGES INSTRUMENT VERNÜNFTIG ZU BENUTZEN. DASSELBE GILT FÜR UNSERE GESELLSCHAFT.
UND DIE FRAGE IST FÜR MICH NUR, OB WIR SIEBEN JAHRE ALT SIND ODER SCHON VIERZEHN.
JOSEPH WEIZENBAUM

BLU ANTILE SAVID
MASERATI 3500 GT / 7,5 - 34,8 SEC / 225 KMH / 3485 CCM / 6 CYL / 220 PS / 343 NM

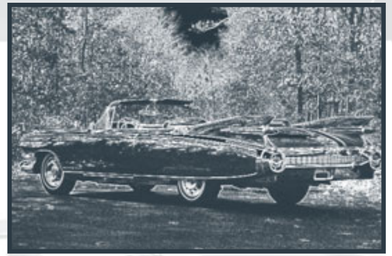
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_57



WAS NICHT REIZT, IST TOT.
JOHANN WOLFGANG VON GOETHE

BAYERISCHBLAU
BMW ISETTA / 87 KMH / 300 CCM / 1 CYL / 13 PS / 18 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_58



OOH, MY BABY DROVE OFF IN A BRAND NEW CADILLAC
WELL SHE LOOKED AT ME, DADDY, I AIN´T NEVER COMIN´ BACK
I SAID BABY-BABY-BABY WON´T YOU LISTEN TO ME
COME ON SUGAR, COME ON HEAR MY PLEA
WELL SHE LOOKED AT MY FORD, WE´LL NEVER AGREE CADILLAC CAR! OH YEAH!
VINCE TAYLOR AND HIS PLAYBOYS

PINHURST GREEN
CADILLAC ELDORADO BIARRITZ CONVERTIBLE / 10,7 SEC / 185 KMH / 6384 CCM / V8 / 350 PS / 590 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_59





ICH WEINE LIEBER IN EINEM ROLLS-ROYCE ALS IN EINEM VW.
ZSA ZSA GABOR

GOLD
ROLLS ROYCE SILVER CLOUD II LWB / 10,9 SEC / 183 KMH / 6230 CCM / V8 / GENÜGEND PS

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENCAS_60



DER DEUTSCHE FÄHRT NICHT WIE ANDERE MENSCHEN. ER FÄHRT, UM RECHT ZU HABEN.
KURT TUCHOLSKY

NEONA
DAF 30 DAFFODIL / 59,1 SEC / 106 KMH / 746 CCM / 2 CYL / 30 PS / 57 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_61



MONEY ALONE WON´T MAKE YOU UNHAPPY.
PETER FALK

GUARDSMAN BLUE METALLIC
SHELBY COBRA 427 S/C / 3,8 - 13,0 SEC / 323 KMH / 6998 CCM / V8 / 492 PS / 651 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_62

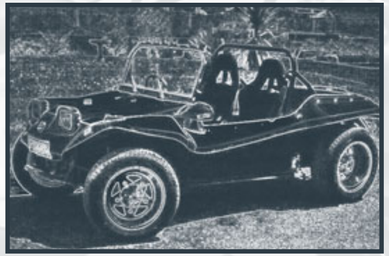




THAT'S QUITE A NICE LITTLE NOTHING YOU'RE ALMOST WEARING. I APPROVE.
JAMES BOND, DIAMONDS ARE FOREVER

SILVER
ASTON MARTIN DB5 / 6,3 - 27,1 SEC / 243 KMH / 3995 CCM / 6 CYL / 286 PS / 390 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_63



MAN KANN EIN AUTO NICHT WIE EIN MENSCHLICHES WESEN BEHANDELN – EIN AUTO BRAUCHT LIEBE.
WALTER RÖHRL

GLITTER RAINBOW
VW BUGGY / 23,0 SEC / 146 KMH / 1584 CCM / 4 CYL / 57 PS / 105 NM

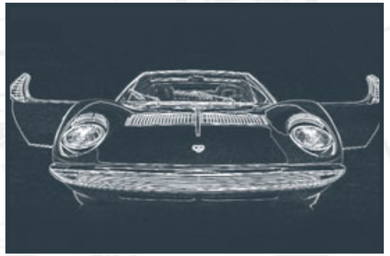
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_64



AUF DIE ORGIASTISCHE ZUKUNFT. DIE JAHR FÜR JAHR VON UNS ZURÜCKWEICHT.
FRANCIS SCOTT FITZGERALD

CAMEO IVORY
PONTIAC GTO / 5,0 SEC / 193 KMH / 6575 CCM / V8 / 371 PS / 575 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_65



SCHNELL SEIN IST NUR RELEVANT FÜR MENSCHEN, DIE SICH NICHT IM KREIS BEWEGEN.

PHOEBE CELESTE
LAMBORGHINI MIURA SPIDER P 400 SV / 5,5 - 16,8 SEC / 290 KMH / 3929 CCM / V 12 / 385 PS / 388 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_66



HEBT MAN DEN BLICK, SO SIEHT MAN KEINE GRENZEN.

AUS JAPAN

WHITE

MAZDA COSMO SPORT 110 S / 8,7 SEC / 185 KMH / 1964 CCM / V 12 / 94 PS / 131 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_67



WIR BIETEN IHNEN INDIVIDUALITÄT JETZT SERIENMÄSSIG.
FORD WERBESLOGAN

FERN GREEN METALLIC
FORD CAPRI 1700 GT / 13,7 SEC / 155 KMH / 1699 CCM / 4 CYL / 75 PS / 130 NM

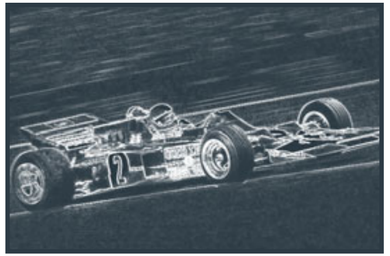
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_68



OH LORD, WON'T YOU BUY ME A MERCEDES-BENZ?
MY FRIENDS ALL DRIVE PORSCHES, I MUST MAKE AMENDS.
WORKED HARD ALL MY LIFETIME, NO HELP FROM MY FRIENDS,
SO LORD, WON'T YOU BUY ME A MERCEDES-BENZ?
JANIS JOPLIN

BRONZEBRAUN METALLIC
MERCEDES-BENZ 280 SL PAGODE / 9,0 SEC / 190 KMH / 2778 CCM / 6 CYL / 170 PS / 240 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_69



NEIN, ICH BIN DEUTSCHER!

JOCHEN RINDT

WEISS & SCHWARZ & ROT & GOLD

LOTUS-COSWORTH 72 / 3.0 SEC / 330 KMH / 2993 CCM / 8 CYL / 435 PS / 331 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_70

22



HINWEG MIT DER HALBHEIT!
DANTE ALIGHIERI

GIALLO POSITANO
ABARTH 1300 SCORPIONE COUPE / 11,2 SEC / 185 KMH / 1280 CCM / 4 CYL / 74 PS / 108 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_71



DAS NEUE FINDET SICH NUR JENSEITS DER ABGESTECKEN GRENZEN.

PASTELLBRAUN
TRABANT P 601 / 20,2 SEC / 108 KMH / 595 CCM / 2 CYL / 26 PS / 54 NM

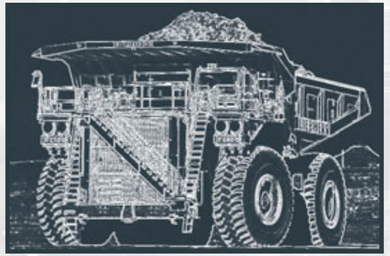
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_72



MAN MUSS OFT ETWAS TOLLES UNTERNEHMEN,
UM NUR WIEDER EINE ZEITLANG LEBEN ZU KÖNNEN.
JOHANN WOLFGANG VON GOETHE

CHAMONIX WEISS
BMW 3.0 CSL M / 7,7 - 34,6 SEC / 219 KMH / 2985 CCM / 6 CYL / 200 PS / 277 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_73



MITTELMASS VERDIRBT DOCH NUR GESCHMACK UND CHARAKTER.

WHITE
LIEBHERR T 282 C / 64 KMH / 20 CYL / 3755 PS / MAX WEIGHT 661 T

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_74





LUST VERKÜRZT DEN WEG.
WILLIAM SHAKESPEARE

RALLYE DE CORSE
ALPINE A110 1600 S / 9,5 SEC / 215 KMH / 1568 CCM / 4 CYL / 138 PS / 144 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_75



AERODYNAMIK IST ETWAS FÜR LEUTE, DIE KEINE MOTOREN BAUEN KÖNNEN.

ENZO FERRARI

ALITALIA

LANCIA STRATOS HF STRADALE / 5,9 - 28,6 SEC / 240 KMH / 2418 CCM / V6 / 190 PS / 226 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_76



ICH BIN SO SCHNELL, DASS ICH, ALS ICH GESTERN NACHT IM HOTELZIMMER DEN LICHTSCHALTER UMLEGTE, IM BETT LAG, BEVOR DAS LICHT AUS WAR.

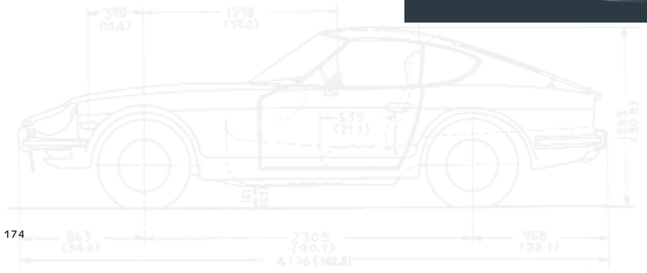
MUHAMMAD ALI

BLACK GOLD PEARL

DODGE RAM 1500 4X4 SRT10 / 5,6 - 21,0 SEC / 247 KMH / 8285 CCM / V10 / 505 PS / 712 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_77





EIN SPORTWAGEN IST DIE EINZIGE SITZGELEGENHEIT, DIE ES UNS ERMÖGLICHT, VON UNTEN AUF ANDERE HERABZUSCHAUEN.
ROBERT LEMBKE

Z-ORANGE-METALLIC
DATSUN 280 Z / 9,0 SEC / 195 KMH / 2753 CCM / 6 CYL / 152 PS / 221 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_78



DAS EIGENE AUTO IST DAS LETZTE STÜCK FREIHEIT, DAS UNS GEBLIEBEN IST.
TOKIO HOTEL

BENDIX YELLOW
TOYOTA 2000 GT / 8,0 SEC / 220 KMH / 1988 CCM / 6 CYL / 152 PS / 175 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_79



WENN EINE IDEE GUT IST, IST KEIN PREIS ZU HOCH; DANACH ZÄHLEN KEINE KOSTEN MEHR.
ANDRÉ CITROËN

ROUGE DELAGE & NOIR
CITROËN 2CV CHARLESTON / 25,0 SEC / 112 KMH / 602 CCM / 2 CYL / 28 PS / 39 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_80

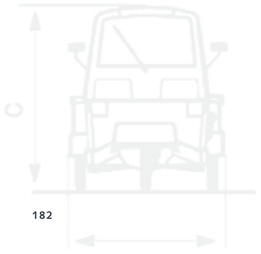


YOU CAN SLEEP IN YOUR CAR BUT YOU CAN'T RIDE YOUR HOUSE.
ANONYMOUS

EDELSTAHL GEBÜRSTETER
DELOREAN DMC-12 / 10,2 SEC / 192 KMH / 2849 CCM / 6 CYL / 132 PS / 220 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_81





MICH FASZINIEREN DIE KÖNIGSDISZIPLINEN SPRINT UND RUHE. DER REST IST ALLTAG.

BLUE ACTION
PIAGGIO APE TM / 65 KMH / 218 CCM / 1 CYL / 10 PS / 7 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_82



THE CLOSER YOU ARE TO DEATH THE MORE ALIVE YOU FEEL.
BUT MORE POWERFUL THAN FEAR ITSELF, IS THE WILL TO WIN.
JAMES HUNT

CHELSEA GREY
MGB GT / 2,6 - 10,0 / 250 KMH / 1798 CCM / 4 CYL / 95 PS / 147 NM

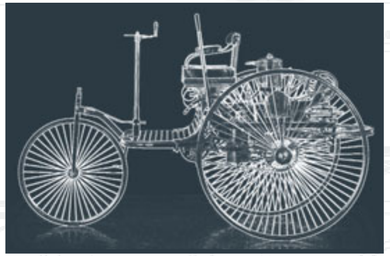
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_83



DAS IST SO, ALS OB DIR AN EINER ROTEN AMPEL EINER MIT DREISSIG SACHEN INS HECK KRACHT.
WALTER RÖHRL

ALPINWEISS
AUDI SPORT QUATTRO S1 / 2,6 - 10,0 / 250 KMH / 2110 CCM / 5 CYL / 585 PS / 590 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_84



ICH GLAUBE AN DAS PFERD. DAS AUTOMOBIL IST NUR EINE VORÜBERGEHENDE ERSCHEINUNG.
WILHELM II, DEUTSCHER KAISER

FLASCHENGRÜN
BENZ PATENT-MOTORWAGEN TYP 1 / 16 KMH / 954 CCM / 1 CYL / 0,67 PS

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_85



Iso grifo

IF YOU HAVE EVERYTHING UNDER CONTROL, YOU´RE NOT MOVING FAST ENOUGH.
MARIO ANDRETTI

COBALT BLUE METALLIC
ISO GRIFFO / 5,6 - 20,6 SEC / 230 KMH / 7443 CCM / V8 / 401 PS / 677 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_86



VIELLEICHT SOLLTEN DIE ANDEREN LÄNDER SICH ÜBERLEGEN, DAS TEMPOLIMIT ABZUSCHAFFEN.
SEBASTIAN VETTEL

POLARIS-METALLIC
BMW 2002 TURBO / 7,8 - 39,8 SEC / 214 KMH / 1990 CCM / 4 CYL / 170 PS / 241 NM

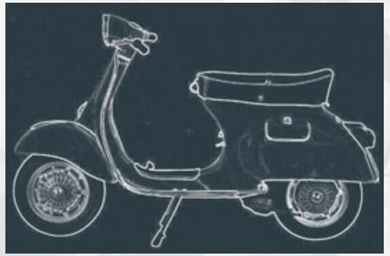
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_87



MAN HAT ZWAR ZUM AUTOWASCHEN DREI STUNDEN ZEIT,
ABER DAS KOCHEN SOLLTE IN DREI MINUTEN GEHEN.
ALFONS SCHUHBECK

KIRSCHROT
GLAS 1700 GT CABRIO / 10,8 SEC / 190 KMH / 1682 CCM / 4 CYL / 100 PS / 132 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_88



LA DOLCE VITA
FEDERICO FELLINI

BIANCOSPINO
PIAGGIO VESPA 125 PRIMAVERA / 90 KMH / 121 CCM / 1 CYL / 5,6 PS

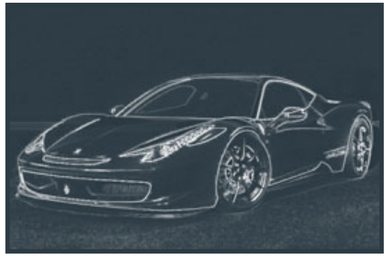
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_89



MANCHE MENSCHEN BLEIBEN ARM, WEIL SIE ALLES DARAN SETZEN, ALS REICH ZU GELTEN.
WOODY ALLEN

LAVAGRAU PERLEFFEKT
AUDI SQ5 3.0 TFSI / 5,2 - 22,1 SEC / 250 KMH / 2995 CCM / 6 CYL / 354 PS / 470 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_90



ZU SCHNELL WIRD ES NUR FÜR DIEJENIGEN, DIE IN DER FALSCHEN LIGA SPIELEN.

CANNA DI FUCILE

FERRARI 458 ITALIA / 3,4 - 9,2 - 32,4 SEC / 325 KMH / 4499 CCM / 8 CYL / 570 PS / 540 NM

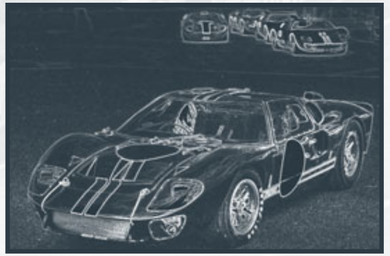
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_91



MORE MATTER WITH LESS ART.
WILLIAM SHAKESPEARE

BRIENZ BLUE
JENSEN INTERCEPTOR SALOON / 6,9 - 39,8 SEC / 214 KMH / 6276 CCM / 8 CYL / 283 PS / 587 NM

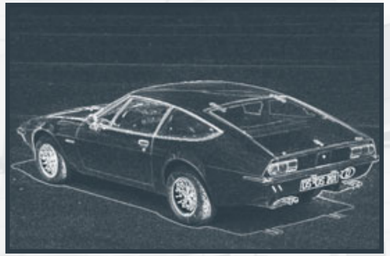
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_92



ES HÄNGT VON DIR SELBST AB, OB DU DAS NEUE JAHR ALS BREMSE ODER ALS MOTOR BENUTZEN WILLST.
HENRY FORD

DYNASTY GREEN
FORD GT40 MARK 2 / 5,4 - 13,1 - 39,9 SEC / 321 KMH / 6997 CCM / V8 / 492 PS / 362 NM

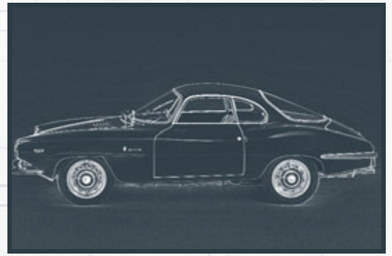
WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_93



IT´S BETTER TO FAIL IN ORIGINALITY THAN SUCCEED IN IMITATION.
HERMAN MELVILLE

INDISCHROT
BITTER CD / 8,0 / 210 KMH / 5353 CCM / V8 / 229 PS / 427 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_94



EIN MANN AM STEUER EINES WAGENS IST EIN PFAU, DER SEIN RAD IN DER HAND HÄLT.
ANNA MAGNANI

BIANCO GARDENIA - PININFARINA
ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE / 10,5 SEC / 193 KMH / 1290 CCM / 4 CYL / 102 PS / 113 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_95



JUST REMEMBER, WHEN YOU'RE OVER THE HILL, YOU BEGIN TO PICK UP SPEED.
CHARLES M. SCHULTZ

CIVILIAN COMPETITION YELLOW
HUMMER H1 / 15,6 SEC / 134 KMH / 6504 CCM / V8 / 208 PS / 597 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_96



BESSER GROSSE AUTOS ALS KLEINE PANZER.
MAJOR ADOLF KOTTAN

COPPER
DODGE CHARGER / 5,2 - 23,8 SEC / 210 KMH / 6974 CCM / V8 / 431 PS / 664 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_97



SPEED HAS NEVER KILLED ANYONE, SUDDENLY BECOMING STATIONARY ... THAT'S WHAT GETS YOU.
JEREMY CLARKSON

BLU NETTUNO METALLIC
MASERATI 3200 GT / 4,9 - 18,4 SEC / 280 KMH / 3217 CCM / 8 CYL / 369 PS / 491 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_98



ALLES LEBEN HAT KEINEN STILLSTAND UND DAS SCHÖNSTE IST DAS SCHNELLSTE.
JOHANN JAKOB WILHELM HEINSE

TURQUOISE
KOENIGSEGG AGERA R / 2,0 - 7,0 - 14,5 - 20,0 SEC / 419 KMH / 4990 CCM / V8 / 1115 PS / 1200 NM

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_99



WIE EIN MANN AUTO FÄHRT, SO MÖCHTE ER SEIN.
ANNA MAGNANI

WWW.DIETER-HUBER.COM / ZWISCHENGAS_100

LANGSAM? SIND IMMER DIE ANDEREN

EIN ZWISCHENRUF VON DIETER HUBER

Mich faszinieren die Königsdisziplinen Vollgas und Ruhe – der Rest ist Alltag.

Stimmt! Ich gehe nicht so gerne zu Fuß. Das Spazierengehen reserviere ich für 75plus. Mit meinem Downhill Bike an der 100 km/h Marke zu kratzen, weckt meine Leidenschaft. Mich immer wieder den selben Berg hochzuquälen und dann mit voller Muskelkraft in Top Speed runterzustrampeln, ist eine Absurdität, die mich erstaunlicherweise stets aufs Neue glücklich macht. Das gelingt den omnipräsenten Glücksverheißungen des Konsums und der Marktwirtschaft nicht.

Ich mag auch keine öffentlichen Verkehrsmittel: Im Bus die Schuppen an den Krägen dicht vor meinen Augen, in der U-Bahn das Gequetsche, im Zubringerbus das sinnlose Gequatsche am Handy, im Taxi den nach alten Schweiß und kalten Rauch stinkenden Fahrer, an den Wartestationen die schreienden Kinder oder im Flugzeug den laut rülpsenden und still furzenden Nachbarn mit dem Abo auf die Armlehne.

Ich fahre lieber Auto. Wann, wie und wohin ich auch will: Erledigungen, nur ein paar schnelle Kurven, kurz zwischendurch auf einen Espresso, sehr gerne durch ein fremdes Land und am liebsten mit über 300 auf der deutschen Autobahn.

Ich mag am liebsten Menschen, die schnell denken und arbeiten. Das Gejammer von der schnelllebigen Zeit mag vereinzelt zutreffend sein, tatsächlich bewegt sich nicht viel und wenn, dann im Schneckentempo. Kennen Sie ein Beispiel, in dem die Politik irgendeine Verbesserung schnell herbeigeführt hat? Mir fallen da nur übereilte Sparpakete, halbgare Gesetze und neue Steuern ein. In den Büros jagt ein Meeting das andere, ein permanentes Verschieben von Details und Zuständigkeiten, effektiv gearbeitet wird wenig und wenn, dann überproportional oft von weiblichen Anderen. Die Inszenierung der Arbeit bringt den Karrierevorsprung, nicht die Leistung selbst. Die bedeutendsten Innovationen der letzten Dekade, Computer und Internet, werden zwar immer schneller, aber bei täglich hunderten Mails, die sich in immer mehr Details marginalisieren, allzu oft ad absurdum geführt.

Schnell zu sein ist allerdings auch zu wenig, es ist nur relevant für Menschen, die sich nicht im Kreis bewegen. Die weitverbreitete Hektik, der behauptete Stress, die ergebnisarme Betriebsamkeit sind Trends unserer Zeit. Zu schnell wird es allein jenen, die in der falschen Liga spielen. Und fühle ich mich selbst überfordert, dann einzig, weil ich in der falschen Umgebung bin oder schlichtweg etwas verkehrt mache. Sollte ich doch einmal alt und langsam werden, bin ich zumindest im Vorteil, mich endlich an das allgemeine träge Tempo anpassen zu können.

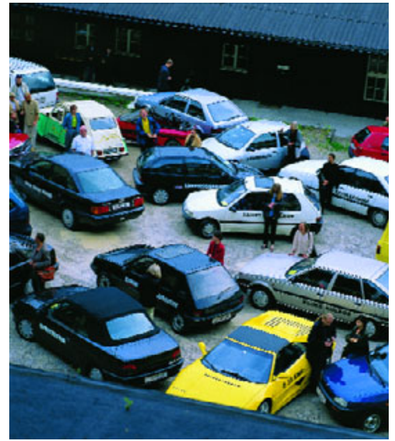
Automobiler Weltuntergang

Meine Generation hat schon eine Menge Armageddon Szenarien überlebt: aufgewachsen im Kalten Krieg mit Europa als Kriegsschauplatz für den letzten Showdown; das Waldsterben mit der Ausrottung der Bäume innerhalb von zwanzig Jahren; die nukleare Katastrophe durch die zivile Nutzung der Atomkraft, der Fall des eisernen Vorhangs mit dem weltweiten Sieg des Kapitalismus und nun die Erderwärmung mit katastrophalen finalen Klimafolgen.
Das Automobil – seit einhundertzwanzig Jahren Synonym für Individualität, Freiheit, Dynamik und Fortschritt – wird heutzutage in stiller Übereinkunft politisch korrekt zur neuen Negativikone gestempelt. Der Fortschritt wurde durch die Folgen des globalen Neoliberalismus negativ besetzt, die Freiheit nach 9/11 der Sicherheit geopfert, das Recht der Mehrheit und der Massen über die Bedeutung des emanzipierten Individuums gestellt und im CO_2 Ausstoß des Verbrennungsmotors, einem Detail der weltweiten Vermüllung und Umweltzerstörung, die Wurzel allen Übels der Weltvernichtung erkannt. So praktisch es auch klingen mag, so einfach funktioniert die Welt doch nicht.

Die Automobilindustrie als einer der bedeutendsten Innovations- und Wirtschaftsfaktoren befindet sich in einer erstaunlich uneinigen defensiven Position und nimmt in einer Duldungsstarre die Anwürfe von Redakteuren und Politikern meist widerspruchslos hin. Verkürzte Effektivitätsrechnungen, Knowhow aus der Ratgeberliteratur, Seminarerkenntnisse, Wissenschaftstheorien, Ersatzreligionen, Propaganda linientreuer Beratungsspezialisten, grüne Deckmäntelchen und dergleichen mehr bilden den Fundus für Zyniker in der Quotenfalle. Subjektive Interessen werden pseudeobjektiviert, eine Steuer nach der anderen wird erfunden, um vom völligen Versagen der Parteipolitik in den westlichen Demokratien und der verabsäumten Kontrolle durch die Medien abzulenken. Der Mensch und die Erde werden auch dieses Weltuntergangsszenario überleben.

Exzessive Vernunft

Warum sollte ich in einem derart „autofeindlichen" Umfeld ein Kunstprojekt über Geschwindigkeit und automobilen Mythos realisieren?
Meine künstlerische Arbeit befasst sich mit gesellschaftspolitisch drängenden Fragen unserer Zeit wie Gentechnik, Manipulation, soziale Veränderungen, Migration, Verschwendung,



AUTODAFÉ, 1998, Fahrertreffen / drivers meet - Leube Grödig; Foto: E. Wörndl



PLEASUREFILE # 9, 2000, Computerwork / Inkjet / Canvas /Alustretch, 80x150 cm

Weltwirtschaft, Geld, Politik, künstliche Natur, Waffen etc. Schwierige Themen, die uns alle mehr oder weniger direkt betreffen, Themen, die viele Fragen aufwerfen und auf die wir neue Antworten finden müssen, um einer erfreulicheren Zukunft entgegenzugehen. Zur persönlichen Erheiterung wollte ich erstmals eine Arbeit, die einfach Spaß macht, nur für mich selbst realisieren. Durch das extrem positive Feedback auf die ersten Prototypen folgt jetzt doch das offizielle Projekt ZWISCHENGAS.

Immer freue ich mich, auf jene seltenen Menschen zu treffen, die bei aller Lebensvernunft und Disziplin noch spontan handeln können. Menschen, die wissen, dass Individuen sehr komplexe Wesen mit oft divergierenden Wünschen und Phantasien sind und dadurch das subjektive starre Korsett überwinden, Menschen, die wissen, dass die Unvernunft, das Unlogische, das Ekstatische ebenso bedeutende Teile der humanen Existenz sind und in ein gelungenes Leben integriert werden müssen, um nicht in der einen oder anderen Form pathologisch zu werden. Wohl keiner hat das so wunderbar auf den Punkt gebracht wie Friedrich Nietzsche in Zarathustras Vorrede:
„Ich sage euch: Man muss noch Chaos in sich haben, um einen tanzenden Stern gebären zu können. Ich sage euch: Ihr habt noch Chaos in euch".

Eine meiner unvernünftigen Leidenschaften sind sehr schnelle Autos. Böse Zungen behaupten, der Unterschied zwischen einem Knaben und einem Mann läge nur in der Größe seiner Spielzeuge, vom Klischee des Potenzersatzes, des Sozialprestiges und der Midlifecrises gar nicht zu reden.

Im Einklang mit einer perfekten Maschine in lebensgefährdender Geschwindigkeit manifestiert sich gleichsam das Kindliche und das Erwachsene im Menschen. Kindheitsträume, selbst wenn diese für Erwachsene oft lächerlich erscheinen, zu realisieren, ist sinnvoll, weil keine Sehnsucht nach ungelebtem Leben und unverwirklichten Wünschen zurückbleibt. Die erwachsene Komponente liegt in der Konfrontation und Überwindung der eigenen Ängste. Eine zusätzliche Hürde ist der Vertrauensaufbau zu einer Maschine, die in Lebensgefahr Sicherheit zu bieten vermag. Wenn in der Kurve die Räder bei 240 km/h die Bodenhaftung verlieren und der Wagen in den Drift übergeht, werden Sekundenbruchteile zu langen Zeiträumen, schockartige Todesangst, Adrenalin schießt durch den Körper, und aus der Körpermitte steigt eruptiv Energie eines unbändigen Lebenswillens ins Gehirn. Gegen den Instinkt lässt die kühle Vernunft den Fuß am Gas stehen, und im sensiblen Gegenlenken der ruhigen Hände gleitet der Körper aus der Gefahrenzone. Die Angst ist überwunden, das Ich wie auch das Fahrzeug sind wieder stabilisiert, Endorphine durchfluten den Körper, und im Überschreiten der 300 km/h Marke auf der langen Geraden folgt der nächste Höhepunkt des Glücks.
Absurd? Für viele vielleicht – für Insider nicht. Wir verstehen immer nur ganz, was wir empfinden, kennen und erleben.

Visualisierung des ZWISCHENGAS Konzepts

Viele Künstler der letzten hundert Jahre haben sich mit dem Automobil beschäftigt. Die besten Agenturen der Welt visualisieren Spots und kreieren aufwändige Bilder zum Thema.
Mein Anspruch ist, einen völlig neuen Zugang zur Thematik zu finden. Geschwindigkeit und der Mythos des Automobils sind Impulsgeber, mit dem völlig unterschiedliche Assoziationen verbunden werden. In der Konsequenz habe ich komplett auf die Darstellung von Fahrzeugen verzichtet.

ZWISCHENGAS überzeugt durch die radikale Reduktion. Sinnlich durch die besondere Farbe des Originallacks und die hochwertige Umsetzung, inhaltlich durch ein paar Zeilen Text – Zitat, Autor, Farbname, technische Beschreibung des Modells und Titel. Das „Objekt der Begierde" entsteht direkt im Kopf des Betrachters, unabhängig davon, ob es sich um einen aktuellen hybriden Supersportwagen, einen Alltagswagen, ein Elektroauto, einen Truck, einen Klassiker oder um ein Fahrrad handelt. Der Schlüssel zur Lesbarkeit dieses Kunstprojekts liegt, wie im alltäglichen Erleben auch, in der „freien Assoziation", in der Kombinationsgabe und Interpretationsfähigkeit des Betrachters. Typografie, Texte und Zeilendurchschuss sind streng einheitlich gehalten. Je nach Modell kommen monochrome Tafeln wie auch Mehrfarbigkeit vor, und als Bildträger werden Boards aus Aluminium, Carbon, Kunststoff, Edelstahl oder 24-karätigem Gold, auf Aluminiumträgern montiert, eingesetzt.
Die Zitate bzw. ihre Urheber stehen in unterschiedlichster zeitlicher oder inhaltlicher Verbindung zur verwendeten Farbe, zur Automarke oder zum Fahrzeugmodell.

ZWISCHENGAS ist ein künstlerisches Intermezzo auf der Überholspur, eine Huldigung an eine letzte Macho-Bastion, politisch nicht immer korrekt, aber mit Perfektion, Intelligenz und Humor umgesetzt.
Eine Hommage an Enthusiasten und ihre Fähigkeit, durch persönlich Erlebtes, Wissen, Status, Begeisterung oder durch einen Traum, weit über das eigentliche materielle Objekt hinaus, ein bedeutungsvolles Phantasiegebilde zu schaffen.



WASTE#171_MarlboroGardens, 2014, Johannesburg, UV-Print / MDF, 66x50 cm

SLOW? THAT'S FOR THE OTHERS

THOUGHTS FROM DIETER HUBER

I'm fascinated with the royal disciplines of speed and serenity – the rest is just everyday routine.

That's right—I really don't care much for walking. I'm reserving that for age 75-plus. Scratching at the 100-kph mark on my downhill bike turns me on. Struggling up the same hill over and over again just to race down the slope with all the power I can muster is truly absurd, but astonishingly enough, it never fails to make me happy all over again. And that's something the omnipresent lures of consumption and the market economy will never achieve.

I don't like public transportation, either; the flakes of dandruff on the collars right in front of my eyes on the bus; the screeching wheels of the subway car, the nonsensical blah-blah on mobile phones on the shuttle bus; the taxi drivers that reek of old sweat and cold smoke, the screaming children waiting at bus stops and train stations, or the loud burps and silent farts of the guy sitting next to me on the plane with his elbow over the armrest.

I prefer driving my car—whenever, however, and wherever I want: on errands, just around a few quick curves, stopping off at a café, driving happily through a foreign country, and best of all, driving at over 300 kph on the German autobahn.

The people I like most are those who think and work quickly. All of the complaining we hear about the speed at which life passes by may be justified in some cases, but actually, nothing much gets done, and when it does, it's at a snail's pace. Can you cite a case in which politicians accomplished something good in short order? All that occur to me are over-hasty austerity programs, half-baked laws, and new taxes. One meeting after another in corporate offices, constant buck-passing on details and responsibilities. Very little effective work gets done, and then it's usually done by (female) others. Performance itself isn't the key to a successful career; it's how people sell themselves. The most important innovations of the past decades—the computer and the Internet—are growing faster and faster every day, but under the burden of hundreds of e-mails a day we get swamped in details, and that kind of progress leads quickly ad absurdum.

Yet being fast is not enough. It's relevant only for people who don't run around in circles. Hectic frenzy, stress, and unproductive hustle and bustle are the trend phenomena of our age. Things move too fast only for those who play in the wrong league. And I feel at a loss myself when I think I'm in the wrong situation or have simply done something wrong. If I actually grow old and slow one day, I'll at least have the advantage of being able to keep up with the generally slow pace of things.

Automotive Armageddon

My generation has already survived a number of Armageddons: growing up during the Cold War with Europe as the battleground for the last showdown; dying forests and the extermination of trees within a period of twenty years; nuclear disasters resulting from the civilian use of nuclear energy; the fall of the Iron Curtain and the global victors of capitalism; and now the progressive warming of the earth and its disastrous impact on the climate.

The automobile—the symbol of individualism, freedom, dynamism, and progress for the past one hundred and twenty years—is now tacitly regarded with all due political correctness as the new negative icon. Progress has taken on negative connotations in the wake of the consequences of global neoliberalism. Freedom has been sacrificed on the altar of national security since 9/11. The rights of the majority and the masses have superseded those of the emancipated individual, and CO^2 emissions—a mere detail in the global complex of environmental trashing and destruction, have been identified as the root of all earth-destroying evil.

As practical as that may sound, the world doesn't really work in such simple ways. As one of the most important drivers of innovation and economic growth, the automobile industry now finds itself in an astonishingly disunited defensive position and generally suffers the accusations leveled by editors and politicians without protest in an attitude of stubborn tolerance. Abbreviated efficiency calculations, know-how from practical guides, lessons learned in seminars, scientific theories, substitute religions, propaganda from loyal consulting specialists, arguments in the guise of "green" principles and the like are the resources of cynics in the ratings trap. Subjective interests are disguised in pseudo-objective claims. One new tax after another is invented in order to divert attention from the total failure of party politics in Western democracies and the lack of media control. The human race and the Earth will survive this doomsday scenario as well.

An excess of reason

Why should I undertake an art project on the subject of speed and the myth of the automobile in an environment that is so hostile to the automobile? My work in art has been concerned with urgent contemporary sociopolitical issues, such as genetic



LIEBESANFANG, 2014, Detail, 300x100 cm, Private Installation



AIRBORN 44 - Tankstelle (Mantegna), 2006, Computer Aided Painting / Canvas / Alustretch, 200x280 cm

engineering, manipulations, social change, migration, waste, the global economy, money, politics, artificial nature, weapons, etc. These are all difficult issues that affect us all to one degree or another, issues that raise numerous questions to which we must find answers if we are to move towards a more satisfying future. Originally, I wanted to take on a project for my own personal amusement, one that would simply be fun. But the extremely positive feedback on the first prototypes has now prompted me to carry out this official project: DOUBLE CLUTCH.

I am always pleased to meet those rare people who combine discipline and a reasoned approach to life with the ability to act spontaneously—people who understand that individuals are highly complex beings with often widely differing desires and fantasies and are thus able to break out of the rigid corset of subjectivity; people who know that the irrational, the illogical, and states of ecstasy are equally important elements of human existence and need to be integrated within a satisfying life so that they do not become pathological in one form or another. I think no one has expressed it as aptly as Friedrich Nietzsche in Zarathustra's Prologue: "I tell you: one must still have chaos in one, to give birth to a dancing star. I tell you: ye have still chaos in you."

Fast cars are one of my irrational passions. Malicious tongues claim that the difference between boys and men lies only in the size of their toys—one needn't even mention such clichés as potency surrogates, social prestige, and midlife crises.

Both the child and the adult in the man are manifested in the sense of harmony with a perfect machine moving at breakneck speed. Realizing childhood dreams, even if they often seem ridiculous to adults, can be important, as it ensures that no yearning for missed opportunities and unfulfilled wishes remains. The adult component consists in the act of confronting and overcoming one's own fears. Another hurdle arises when it comes to building trust in a machine that can keep one safe in potentially fatal situations. When the wheels no longer grip the road in a curve at 240 kph and the car begins to drift, fractions of a second seem interminable, the fear of death comes like a shock, adrenalin courses through the body, and the energy unleashed by an unbridled will to live erupts from the gut and streams to the brain. Counter-instinctively, cool reason leaves one's foot on the gas, calm hands sensitively steer against the drift, and the body glides out of the danger zone. The fear is gone, the self and the vehicle are stabilized again, endorphins flow through the body, and the next pinnacle of happiness follows at 300 kph on the straightaway. Absurd?

For many people perhaps—but not for insiders. We thoroughly understand what we feel, know, and experience.

Visualizing the DOUBLE CLUTCH concept

Numerous artists have concerned themselves with the automobile oveencompassesr the course of the past hundred years. The best ad agencies in the world produce commercials and create elaborate images on the subject. My aim is to develop an entirely new approach to this theme. Speed and the myth of the automobile are sources of impulses that evoke a wide range of differing associations. Consequently, I have dispensed entirely with pictures of cars. DOUBLE CLUTCH achieves its effect through radical reduction. In sensory terms through the striking color of the original paint and perfect realization; in terms of content through a few lines of text—quotes, authors, color designations, technical descriptions of models, and titles. The "object of desire" takes shape in the mind of the viewer, regardless of whether it is a new hybrid super sports car, an everyday vehicle, an electric car, a classic, or a bicycle. The key to understanding this project lies, as it does in everyday life as well, in free association, in the viewer's powers of deduction and interpretation.

Typography, texts, and lines leads are strictly uniform. Depending on the model in question, plates are monochrome or polychrome, and aluminum, carbon, plastic, stainless steel or 23-karat gold boards mounted on aluminum stretcher are used as image substrates. Quotes and their authors are presented in differing temporal or conceptual correspondence to the various colors, brands, and vehicle models.

DOUBLE CLUTCH is an artistic intermezzo in the passing lane, an homage to one of the last bastions of machismo—not always politically correct, but realized with perfection, intelligence, and humor.

It is anhomage to enthusiasts and their ability to create a meaningful fantasy structure that transcends the actual physical objects as a reflection of personal experience, knowledge, status, enthusiasm, or dreams.



MARE MORTO, 2012, Lightboxes, Installation, eborangalerie Salzburg

ES IST DOCH NOCH NICHT ALLES GESAGT

ANDREAS STOCKINGER

Wer hätte das gedacht: Da schafft es einer, dem Thema Auto in der Kunst noch neue Aspekte abzuringen.

Flüchtlingsströme branden in Lampedusa an Europas Gestade? Dieter Huber war schon dort auf dem winzigen Eiland, mehrfach, und hat seine Eindrücke zum dramatischen Tondi-Werkzyklus „Mare Morto“ gerinnen lassen. Jener Teil der Welt, der sich Verschwendung leisten kann, quillt über vor Müll, real wie metaphorisch? In „Waste“ künstlerisch erfasst.

Die Gier und die Finanzindustrie machen uns (und) die Welt kaputt? „Assets+Claims“. Verständlich, dass bei all der Beschäftigung mit solch schweren Brocken Dieter Huber einmal ganz entspannt Zwischengas geben wollte, verständlich ganz besonders: „Ich wollte einmal wieder eine Arbeit machen, die mir selbst Spaß macht, richtig Spaß.“

Und so entstand diese furiose Reise durch die Automobilgeschichte in 101 Stationen, mit jeder Menge Hochkarätern vom Benz Patent-Motorwagen Nummer 1 (1886) bis rauf zu aktuellem Extremgerät wie Bugatti Veyron, Porsche 918 Spyder und McLaren P1. Grundthema: Geschwindigkeit. Aber nicht irgendeine, sondern in Extremata, womit der Salzburger Künstler beim ideellen Zugang nahtlos an die eingangs erwähnten Serien anschließt. Schall- oder gar Lichtgeschwindigkeit ist automotiv ja noch nicht machbar, aber „300 km/h plus, 400 plus“ darf es schon sein.

Seit es Technik gibt, beschäftigt sie die Kunst. Als einer der ersten Großen war William Turner auch ein Chronist des Dampfzeitalters. Das Automobil, das den uralten Traum des Menschen nach individueller Mobilität idealtypisch einzulösen versprach, hat unzählige Künstler angeregt, von den Futuristen über Andy Warhol bis Olafur Eliasson, oder, um einen Österreicher zu nennen, Erwin Wurm.

Heute dominiert allerdings eher der naserümpfende Zugang, Auto-Bashing gilt als schick. Anders Dieter Huber. Berührungsängste mit dem Thema hatte er nie, „ich bin begeisterter Speed-Fan und liebe schnelle Autos“. Und wer hätte das gedacht, mit ZWISCHENGAS schafft er es, dem ThemaAuto in der Kunst unerwartet neue Aspekte abzuringen.

Karl Valentins prächtiger Kalauer „Es ist schon alles gesagt, nur noch nicht von allen“ ließe sich hier variieren zu: Es ist also doch noch nicht alles gesagt. Warum aber diese Form der Abstraktion, die das Automobil grundsätzlich auf ein Rechteck im Verhältnis 1:3 reduziert?

„Ich glaube, dass die formale Gestaltung des Autos weitestgehend ausgereizt ist. Das heißt, ich sehe eigentlich keinen Weg mehr, ein Automobil optisch in einer neuen Form darzustellen. Da habe ich beschlossen, die Form komplett wegzulassen.“

Drei Formate gibt es, groß, mittel, klein, und das Grundprinzip bleibt stets gleich: Kunststoff, Edelstahl, Carbon als Bildträger (getreu dem mobilen Original), charakteristische Farbgebung/Lackierung, technische Beschreibung (Fahrzeugtype, 0–100, 0–200, 0–300 km/h, Höchstgeschwindigkeit, Hubraum, Art des Motors, PS, Nm), Farbname (oft sehr originell) – und ein Zitat, das mit dem Modell oder der Thematik im Allgemeinen zu tun hat. Das sollte 1.) genügen, im Kopf des Betrachters das richtige Bild zusammenzusetzen, und zeugt 2.) bei Fahrzeug- und Zitatauswahl vom Willen des Künstlers zur Provokation, aber auch zu Humor und Ironie, tiefgründig bis sympathisch hinterfotzig.

Beispiele gefällig? Machosupersportwagen Lamborghini Aventador LP 700-4, dazu ein Jeanne-Moreau-Zitat: „Beim Liebesspiel ist es wie beim Autofahren. Die Frauen mögen die Umleitung, die Männer die Abkürzung.“ So was ist auch augenzwinkernd gegen die Political Correctness gemünzt; erstaunlich überhaupt, dass sich die Kunst noch nicht diesem demokratie- und meinungsfreiheitszersetzenden Phänomen gestellt hat, doch das ist ein anderes Kapitel.
Nächstes Exempel, erstes Auto der Welt (Benz-Patentwagen, wie gesagt). Zitat Kaiser Wilhelm: „Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.“
Farbe: flaschengrün (sic). Aber wer wird denn, Herr Huber! ;-) Oder Porsche 911 Turbo (997), mit Walter Röhrls hübschem Sager: „Ein Auto ist erst dann schnell genug, wenn man morgens davorsteht und Angst hat, es aufzuschließen.“
Zum KTM X-Bow lässt Huber Søren Kierkegaard philosophieren: „Alles, was dir begegnen wird, ist leider nicht zu vermeiden.“
Und zuletzt setzen wir noch Niki Lauda, in einen Steyr Puch 500 S, bambusgelb und klare Rennwagenantithese, und lassen ihm das Wort: „Ich glaube, dass jeder Autorennfahrer einmal zur Vernunft kommen muss, um mit diesem pubertären Sport aufzuhören.“

ZWISCHENGAS also.
Eine Serie für Auto- und Kunstliebhaber und solche, die es noch werden wollen. Zum Schmunzeln, Nachdenken, Dazulernen. Raus aus dem Alltagstrott, schon Nietzsches Erkenntnis wegen: „Die Langsamen der Erkenntnis glauben, die Langsamkeit gehöre zur Erkenntnis.“



CHARACTERS & CROWDS, Gummi Gummi, 2009, CAP / Inox, 60x120 cm

IT HASN'T ALL BEEN SAID QUITE YET

ANDREAS STOCKINGER

Who could have imagined it? Someone has actually succeeded in wrestling new aspects from the subject of the automobile in art.

Streams of refugees landing in Lampedusa on European shores? Dieter Huber visited that tiny island several times and blended his impressions into a dramatic series of tondi entitled Mare Morto. The parts of the world that can afford waste are overflowing with trash, both real and metaphorical – expressed through art in Waste.

Are greed and the financial industry tearing us and the world apart? Assets+Claims. Given his own history of grappling with such weighty issues, it's easy to understand why Dieter Huber wanted to relax for a moment and "put the pedal to the metal." And this we understand as well: "For once I wanted to do something that would be fun, really fun."

And that was the point of departure for this fast and furious journey through the history of the automobile in 101 stages, with all kinds of top-class cars, from the "Benz Patent-Motorwagen Nummer 1" (1886) to contemporary extreme machines like the Bugatti Veyron, the Porsche 918 Spyder, and McLaren P1. The underlying theme: speed. Not just any speed, but speed in the extreme. And with that ideal approach, the Salzburg artist achieves a seamless transition from the series cited above. The speed of sound or light cannot be matched by an automobile, of course, but speeds of 300 kph plus or 400 plus are definitely possible.

Since the dawn of technology, it has been a focus of interest in art. William Turner was one of the first and greatest chroniclers of the age of steam. The automobile, which promised to fulfill the age-old dream of individual mobility for the human being in ideal form, has been a source of inspiration for countless artists, from the Futurists to Andy Warhol to Olafur Eliasson, or, to mention an Austrian, Erwin Wurm.

Today, however, people tend instead to turn up their noses. "Car-bashing" is in. But not for Dieter Huber. He has never shied away from the subject of the automobile: "I'm an avid speed fan and love fast cars." And who could have imagined that he would wrestle new aspects from the subject of the automobile in art with DOUBLE CLUTCH?
In a slight variation on Karl Valentin's wonderful joke, "Everything has already been said, just not by everybody," one might say "So not everything has been said quite yet."

But why this form of abstraction in which the automobile is reduced to a 1:3 rectangle?

"I think that formal design of the automobile has pretty much reached its limits. In other words, I really don't see how the car can be visually represented in a new form. So I decided to dispense with form altogether."

There are three sizes: large, medium, and small, and the basic principle is always the same: plastic, stainless steel, or carbon as the substrate (in keeping with the mobile original), characteristic color scheme/paint, technical description (vehicle type, 0–100, 0–200, 0–300 km/h, top speed, engine size, engine type, HP, Nm), name of color (often highly original)—and a quote that relates to the model or the subject in general. That should 1.) suffice to compose the right image in the viewer's mind and 2.) bear witness to the artist's desire to provoke, but also to express irony and humor, from profound to loveably guileful, in the selection of vehicles and quotes.

How about a few examples? A super-macho sports car, the Lamborghini Aventador LP 700-4 and a quote from Jeanne Moreau: "When making love or driving a car, woman like detours, while men prefer shortcuts." That is also an ironic stab at political correctness. It is actually quite astounding that art still opposes this phenomenon that tears at the fabric of democracy and freedom of opinion, but that is another story.
The next example is the world's first car ("Benz-Patent-wagen," as mentioned above), accompanied by a quote from . Kaiser Wilhelm: "I believe in the horse. The automobile is a passing phenomenon." Color: bottle-green. Or the Porsche 911 Turbo (997) and Walter Röhrl's pithy comment: "A car isn't fast enough until the day comes when you stand in front of it and are afraid to unlock the door." Huber offers a philosophical remark by Søren Kierkegaard along with the image of the KTM X-Bow: "Unfortunately, everything you encounter must be avoided."
And last of all, we sit Niki Lauda in a Steyr Puch 500 S, bamboo-yellow and the very antithesis of a racing car, and let him speak: "I think every racing driver should submit to reason and give up this adolescent sport."

So DOUBLE CLUTCH—a series for lovers of cars and art and those who want to be. Something to chuckle about, something to reflect upon, and something to learn from. It's time to leave everyday routine behind, if only because of what Nietzsche said: "Those who are slow to understand believe that slowness is part of understanding."



CHARACTERS & CROWDS, Chilled Thrill, 2008, CAP / Inox, 120x240 cm

BIOGRAFIE
BIOGRAPHY

DIETER HUBER

1962
geboren in / born in Schladming, Österreich / Austria

1980–1985
Studium Bühnenbild, Kostümentwurf und Theatermalerei /
Studied stage-design, costume design and theater art painting;
Mozarteum University in Salzburg;

Werke in öffentlichen Sammlungen / Works in public collections:
Caixa de Pensions Madrid-Barcelona; Saatchi Collection London;
DZ Bank Frankfurt; Österreichische Fotosammlung,
Museum der Moderne Salzburg;

Zahlreiche Stipendien / Various grants;
Teilnahme an Kunstmessen / Participation in art fairs:
Art Frankfurt, Edition Basel, Art Cologne, Artissima
Torino, Art Fair Caracas, Miarte Milano, Art Dubai;

Publikationen in Büchern, Katalogen und Kunstzeitschriften
weltweit / Publications in books, catalogues and art magazines
worldwide;
Kurator zahlreicher Ausstelllungen /
Curator of various exhibitions;

Herausgeber von / Editor of OXYD;

Lebt / Lives in Salzburg & Wien / Vienna, Österreich / Austria

Homepages
WWW.DIETER-HUBER.COM
WWW.PLEASUREFILES.COM

EINZELAUSSTELLUNGEN (AUSWAHL) /
SOLO EXHIBITIONS (SELECTION):
2015
"ZWISCHENGAS & AIRBORN", Red Bull Arena, Salzburg (C)
"WASTE", Kunstraum pro arte, Hallein (C)
2014
"AIRBORN", 2CforArt, Salzburg
"NEED FOR SPEED", Vogelhaus Mirabellgarten, Salzburg
2012
"MARE MORTO", eborangalerie, Salzburg (C)
2010
"CHARACTERS & CROWDS", project for Vulkanus, Salzburg
2009
"AIRBORN", Galerie Judy Straten, Horst (C)
2006
"KLONES & AIRBORN", MAM Contemporary, Wien
2005
"PLEASURE FILES", Symphonia, Milano
"SUESSES BROT", Project for Mann bakery, Wien
2004
"COMPUTERWORKS & PAINTINGS", Paolo Bonzano
Artecontemporanea, Roma
"PLEASURE FILES", Galerie Eboran, Salzburg (C)
2003
"AIRBORN", 1000eventi, Milano
"NON PLUS ULTRA", permanent textintervention, Palazzo
Lancellotti, Roma
"A-version01", Bewegte Bilder, Film, Kunsttrans Salzburg
2002
"PLEASURE FILES", Galerie von Nusser & Baumgart, München
"PLEASURE FILES", forum schloss wolkersdorf, Wolkersdorf
2000
"TEXTPLEASURES", permanent intervention, Eames, Linz
2001
"DIO RIDE", textintervention, San Francisco
"HORTUS CONCLUSUS", project in a public space, social
gardening, Neumarkt/Wallersee
"SAVOIR VIVRE", project in a public space, Fantoni Salzburg
2000
"PLEASURE FILES", 1000eventi, Milano
"KLONES / LANDSHAPES", Galeria Luis Adelantado, Valencia
1999
"KLONES / LANDSHAPES", Rupertinum Salzburg (C)
1998
"AUTODAFÉ", "Public Space", Salzburger Kunstverein (C)
"KLONES", Städtische Galerie Erlangen
"WIR MÜSSEN JETZT AUFHÖREN ZU WARTEN", project in a
public space, Palais Stutterheim, Erlangen
"INTERVENTIONEN", Minoriten Galerien Graz
"INTERVENTIONEN", Jazzatelier Ulrichsberg
1997
"WELL SPOTTED", project in a public space, Salzburg (C)
"KLONES", Stadtgalerie Saarbrücken (C)
1996
"MARX Trier Project", Retzhof, Leibnitz
1995
"KLONES", KunstRaum, Trier
"MAKE UP", installation of computerimages, 80 days Vienna (E)
"MARX Trier Project", Karl Marx Haus, Trier (C)
1994
"ESELSBRÜCKEN", 38 benches in a public space, Galerie 5020,
Salzburg
1993
"FLAIR", edition, Galerie Fotohof, Salzburg (E)
"PRIVATE HANDICAPES", Galerie der Stadt Salzburg (C)
1992
"ATEM", game with 4x4 double-pictures, Kunstverein
Paradigma, Linz
"DAS ALPHABET", intervention a print medium (Eikon),
transparancies inside the Mönchsberg, Salzburg
"FLUTEN - Eine Betriebsführung", with Johannes Steidl,
Hochbehälter Kapuzinerberg, Salzburg
"VIELE MUSSTEN BLUTEN, BEVOR SIE BOSSE WURDEN",
Fotogalerie Wien (C)
"CAPUT MORTUUM", with Johannes Steidl, Intervention,
St. Jakob/Thurn
1991
"ATEM, Spiel mit 4x4 Doppelbildern", Colegio de Arquitectos,
Malaga (C)
1990
"CORPUS DELICTI – Ein Kreuzweg in zwölf Stationen",
Installation, Minoritengalerien, Graz (C)
"DER ZAHN DER ZEIT", Galerie Eboran, Salzburg (C)
"EXILIO PERMANENTE", Fundácio Caixa de Pensions,
Valencia (C)
1989
"WUNDER", 7 triptychs, Galerie Fotohof, Salzburg (E)
"MAD IN AUSTRIA", installation for a butchery,
wall made of steelwool, three loungers and projector,
The Only One, Rohrbach



ZWISCHENGAS_04, 2014, Porsche 997 - 911 Turbo; Foto: TIREZ - Hermann Seidl

AUSSTELLUNGSBETEILIGUNGEN (AUSWAHL) / EXHIBITION PARTICIPATIONS (SELECTION):

2015
"AIRBORN", "Personal Structures", Palazzo Mora, Venezia (C)
"ASSETS+CLAIMS", "5x5", Kunstverein Paradigma, Linz
"SALZBURG.NATURAL", "Ungebautes Salzburg", MDM, Sbg.
2014
"KLONES", "Blütezeit", DZ Bank Kunstfoyer, Frankfurt
2013
"KARL MARX PROJECT", "Ikone Karl Marx. Kultbilder und Bilderkult", Stadtmuseum Simeonstift, Trier (C)
"KLONES", "Flowers and Mushrooms", MDM, Salzburg (C)
2013
"KLONES", "Land in Sicht!", Museum der Moderne, Salzburg
"KLONES", "Fotos", 21er Haus, Wien (C)
2012
"STRUGGLE", "Neue Editionen", Neuhauser Kunstmühle, Sbg
2010
"KLONES", "Brave New World", Austrian Institute, London (C)
"INTERVENTIONS", "Beyond the beyond", Shenker, Torino
2009
"KLONES", "Natur – die Schöpfung ist nicht beendet", Sammlung Stift Admont, Traklhaus, Salzburg
"AIRBORN", "FAST-Hitchhikers", Daejeon Museum of Art, Daejeon, Korea (C)
"KLONES", "Genipulation", Centre PasquArt, Faubourg du Lac
"CHARACTERS & CROWDS - Affirmative Action", "Badeszenen", Residenzgalalerie Salzburg (C)
"KLONES", "Materia Negra", MAM Galerie, Wien
"KLONES & INTERVENTIONS", "Beyond the beyond", Shenker, Bologna, Roma
2008
"REFUGIES", "SÜNDE - süsse Laster - läßliche Morale", Residenzgalerie, Salzburg (C)
"AIRBORN33", "Kunstpreis", Galerie imTraklhaus, Salzburg
"LANDSHAPES", "The Rerum Natura", 1000eventi Galeria, Milano
"AIRBORN", Galerie Judy Straten, Grubbenvoorst
2007
"KLONES", "Simultan, zwei Sammlungen österreichischer Fotografie", Fotomuseum Winterthur (C)
"KLONES", "Art Collected & Made for Admont", Stift Admont
"AIRBORN", "Die Heimat ist um die Ecke", Österreichisches Aussenministerium Wien, Museu Imagem, Braga
2006
"AIRBORN", "Die Heimat ist um die Ecke", Historisches Museum der Stadt Regensburg, Dom fotografie, Galéria P. M. Bohúòa, Turèianska galéria v Martine
2005
"KLONES", "Simultan, zwei Sammlungen österreichischer Fotografie", Museum der Moderne Rupertinum, Salzburg (C)
"AIRBORN", "Die Heimat ist um die Ecke", MARCO, Vigo; Sala Abrantes, Salamanca (C)
2004
"PLEASURE FILE #18", "good bye, mama", IG Bildende Kunst, Wien
"AIRBORN", "Die Heimat ist um die Ecke", Kunstmuseum Ulm (C)
"KLONES", "Enthuellt", Städtische Museen, Heilbronn (C)
2002
"KLONES / LANDSHAPES", "Situated Realities", ACCD Pasadena, MICA Baltimore, MCAD Minneapolis
"KLONE #92", "Desire", Galleria d'Arte Moderna, Bologna (C)
2001
"KLONES", "The Ephemeral Figure", Macao, Hallein, Wien, Codroipo, Dornbirn (C)
"KLONES / LANDSHAPES", "Art-Science Fusion", Goldegg, Roma (C)
"KLONE #92", "Desire", Ursula Blickle Stiftung, Kraichtal (C)
2000
"KLONES / LANDSHAPES", "Der anagrammatische Körper", ZKM Karlsruhe (C)
"KLONES / LANDSHAPES", "The Liminal Body", Australian Center for Photography, Sydney (C)
"LANDSHAPES", "Twilight", Reithallen Ingolstadt (C)
1999
"KLONES", "Video virtuale foto fictionale", Museum Ludwig, Köln
"TABULA RASA", "Kunst aus Sprache", Rupertinum, Salzburg
1999
"KLONES / LANDSHAPES", "Der anagrammatische Körper", Steirischer Herbst, Graz (C)
"KLONES", "Insight Out", Kunstraum Innsbruck; Kunsthaus Hamburg; Kunsthaus Baselland (C)
"KLONES / LANDSHAPES", "Unsichere Grenzen", Kunsthalle Kiel (C)
"LANDSHAPES", Galerie Konstakuten, Stockholm (C)
"LANDSHAPES", Ars Electronica, Brucknerhalle Linz (C)
1998
"KLONES", "Gen-Welten", Kunsthalle der Bundesrepublik Deutschland, Bonn (C)
"KLONES", "Sensorium Digitalis", KV Paradigma, Linz
KLONES", "Natur IV", Fotogalerie Wien (C)
"KLONES", "Transmutation", Galerie Mangisch, Zürich (C)
"KLONES", "Liberamente", Biennale Cesena (C)
"KLONES", "Twilight", Klagenfurter Kunstverein (C)
1997
"KLONES", "Una Visión Real", Centro de la Imagen, Mexico City; Künstlerhaus Wien (C)
"GELD MACHT SCHÖN", project in a public space, Landeszentralbank Mainz
"TANK", project in a public space, Alpine-Gelände Freilassing, with Kai Kuss and Johannes Steidl
"BARRIKADE", "Die ganze Stadt", ArchIng. Salzburg (C)
1999
"KLONES", "Happy End", Kunsthalle Düsseldorf (C)
1995
"TAKES", "Portraits", Fotogalerie Wien (C)
"KLONES", "Blumenstücke Kunststücke", Kunsthalle Bielefeld (C)
1991
"CORRIDA", "Los toros desde afuera", Diputación Provincial / Galleria Temple, Valencia (C)
1989
"WORK OF MOURNING IN THE BEAUTIFUL", "place of art", Landesmuseum, Linz (C)
1988
"PENETRATION", "the pornographic view", Salzburger Kunstverein (C)
1986
"-BANDAGE", with Günther Selichar, Petersbrunnhof Salzburg (C)

(C) = Katalog / Catalogue, (E) = Edition

PLEASUREFILES: Lachen, 2002, Galerie Nusser&Baumgart, München, 30x120 cm



BIBLIOGRAFIE
BIBLIOGRAPHY

DIETER HUBER

2015
ZWISCHENGAS
Delius Klasing Verlag, Bielefeld,
gebunden / bound, 240 Seiten / pages, 219 Abbildungen / pictures, deutsch/englisch / German/English,
Texte von / texts by John Cristoph, Ivo Kranzfelder, Jürgen Lewandowski, Andreas Stockinger, Dieter Huber

2015
WASTE
Kerber Verlag, Bielefeld / Berlin,
gebunden / bound, 208 Seiten / pages, 210 Abbildungen / pictures, deutsch/englisch / German/English,
Texte von / texts by
United Nations, Andreas. J. Hirsch, Dieter Huber

2011
MARE MORTO Mare Morto • Refugees • Stranded
Kerber Verlag, Bielefeld / Leipzig / Berlin,
gebunden / bound, 160 Seiten / pages,
145 Abbildungen / pictures,
deutsch/englisch / German/English,
Texte von / texts by Elias Bierdel, European Union, Giorgio Fedeli, Fabio Sanfilippo & Alice Scialoja, Dieter Huber

2008
AIRBORN 00–59 Computer Aided Paintings
Kerber Verlag, Bielefeld / Leipzig,
gebunden / bound, 136 Seiten / pages, 171 Abbildungen / pictures, deutsch/englisch / German/English,
Texte von / texts by Jörg Restorff, Dieter Huber

2004
and what are your PLEASURES ? Dieter Huber Pleasure Files
Verlag für moderne Kunst Nürnberg,
1000eventi Milano, Paolo Bonzano Artecontemporanea Roma, Galerie Eboran Salzburg, Stadtgalerie Wels
Flexobindung / flexo-bound, 160 Seiten / pages, 192 Abbildungen / pictures, deutsch/englisch / German/English,
Texte von / texts by Max Blaeulich, Bernulf Kanitscheider, Günter Mayer, Otto Neumaier, Wilhelm Schmid, Dieter Huber

2002
PLEASUREFILES
Galerie Nusser & Baumgart, München,
Heft / booklet, 32 Seiten / pages, 28 Abbildungen / pictures, deutsch/englisch / German/English,
Text von / text by Otto Neumaier

1999
LANDSHAPES Computer Aided Works
Verlag im Rupertinum, Salzburg, gebunden / bound,
176 Seiten / pages, 73 Abbildungen / pictures,
deutsch/englisch / German/English,
Texte von / texts by Barbara Hofmann, Ivo Kranzfelder, Bertram Turner, Peter Weiermair

1998
AUTODAFÉ
Edition Selene, Wien,
broschiert / booklet, 144 Seiten / pages,
53 Abbildungen / pictures, deutsch / German,
Text von / text by Gottfried Goiginger

1997
WELL SPOTTED
Eine Stadtintervention / Intervention in a City
Galerie 5020, Salzburg,
broschiert / booklet, 96 Seiten / pages,
zahlreiche s/w-Abbildungen / numerous black and white pictures, deutsch / German,
Text von / text by Peter Rantasa

1997
KLONES Computergenerierte Fotoarbeiten / Computer Generated Photographs,
Verlag für moderne Kunst Nürnberg,
Stadtgalerie Saarbrücken, Städtische Galerie Erlangen,
gebunden / bound, 144 Seiten / pages,
92 Abbildungen / pictures, deutsch/englisch / German/English,
Texte von / texts by Daniel Ammann, Ovid, S. D. Sauerbier, Bernd Schulz, Beat Wyss

1997
INTERVENTION
Otto Müller Verlag Salzburg,
gebunden / bound, 96 Seiten / pages, 32 Abbildungen / pictures, deutsch/englisch/spanisch / German/English/Spanish,
Text von / text by Anselm Wagner

1996
KLONES
Leporello, 18 Seiten / pages,
14 Farbabbildungen / colour pictures, Zitate in Deutsch und Englisch / quotations in German and English

1995
MARX Projekt Trier / project Trier
Ein Bild-Lese-Buch, Band 1 / volume 1
Verlag im Karl-Marx-Haus Trier, gebunden / bound,
96 Seiten / pages, 16 Farb- und zahlreiche s/w-Abbildungen / colour- and numerous b/w pictures, deutsch / German,
Texte von / texts by Ludwig Hartinger, Dieter Huber, Ivo Kranzfelder, Barbara Sichtermann, Joscha Schmierer

1994
RE-CYCLES
Kanzlei mit Vision, OXYD Nr. 4,
broschiert / booklet, 68 Seiten / pages, zahlreiche Farb- und s/w-Abbildungen / numerous colour- and b/w pictures, deutsch / German, Texte von / texts by Karl-Markus Gauß

1993
PRIVATE HANDICAPES
Galerie der Stadt Salzburg, Fotoalbum gebunden / photoalbum bound, handgeschrieben / handwritten, 41 Farbfotos / colour photographs, deutsch / German

1993
KLIMA / CLIMATE
Edition Galerie Fotohof, Salzburg, 28 Seiten / pages,
zahlreiche Duplexabbildungen / numerous duotone pictures

1991
ATEM / BREATH
Spiel mit 4x4 Doppelbildern /game with 4x4 double-pictures
Colegio de Arquitectos Málaga,
gebunden / bound, 68 Seiten / pages, 16 Farbabbildungen / colour pictures, deutsch/englisch/spanisch /
German/English/Spanish,
Text von / text by S. D. Sauerbier

1990
DER ZAHN DER ZEIT / the tooth of time
Bilderzyklus mit 20 Standpunkten /
picture cycle with 20 points of view
Galerie Eboran Salzburg,
gebunden / bound, 64 Seiten / pages, 20 s/w-Abbildungen / 20 b/w pictures, deutsch/englisch/spanisch / German/English/Spanish,Text von / text by Joey Wimplinger

1990
EXILIO PERMANENTE /
PERMANENTES EXIL / PERMANENT EXILE
Eine Idee in 10 Bildern / an idea in 10 pictures
Fundació Caixa de Pensions Valencia,
gebunden / bound, 24 Seiten / pages, zahlreiche Farb- und s/w-Abbildungen / numerous colour- and b/w pictures, deutsch/katalanisch / German/Catalan,
Texte von / texts by David Perez, Carl Aigner

1989
CORPUS DELICTI
Ein Kreuzweg in zwölf Stationen / 12 Stations of the Cross
Minoritengalerien Graz, gebunden / bound, 40 Seiten / pages,
zahlreiche Farb- und s/w-Abbildungen / numerous colour- and b/w pictures, deutsch / German,
Text von / text by Gottfried Goiginger

DANK
CREDITS

KARIN ANGERER, Salzburg
EDWIN BAASKE, Bielefeld
ROBERTA CARINI & LIVIO CAMANZI, Favignana
JOHN CRISTOPH, Berlin
OTMAR HAUER, Hallwang
HEINDL & LANG METALLBAU, Wals-Siezenheim
MANFRED JUNG, Salzburg
IVO KRANZFELDER, München
MONIKA & JÜRGEN LEWANDOWSKI, München
PETER MAZZUCCO, Salzburg
ERNST PIÉCH / FAHR(T)RAUM, Mattsee
MARIA & FRANZ POLZHOFER, Salzburg / Berlin
GABRIELE & RALF RANGNICK, Backnang / Leipzig
JOCHEN SAUER / FC RED BULL, Salzburg
BERNHARD STEINACHER / FC RED BULL, Salzburg
EWA & FRANZ SCHERER, St. Veit
PETER SCHÜNGEL, Parchim
HERMANN SEIDL – TIREZ, Anif
JOHANNES STEIDL, Salzburg / Wien / Paris
ANDREAS STOCKINGER, Wien
JENS TORNER / PORSCHE MUSEUM, Stuttgart
LUKAS TRAUTMANN, Plainfeld
JOHANNES VONIER, Salzburg / Dornbirn
HORST WANATSCH, München



WASTE#115_Hallein, Detail, 2014, UV-Print / MDF, 66x79 cm

IMPRESSUM
COLOPHON

Idee, Gestaltung und Herausgeber / Idea, Design and Editor
DIETER HUBER

Texte / Texts
JÜRGEN LEWANDOWSKI, JOHN CRISTOPH,
IVO KRANZFELDER, ANDREAS STOCKINGER, DIETER HUBER

Übersetzungen / Translations
JOHN SOUTHARD

Projektleitung / Project management
EDWIN BAASKE

Herstellungsleitung / Production
HORST WANATSCH, Print Consult GmbH, München

Unterstützung durch / Supported by
SCHERER CAR CARE CENTER
RED BULL
PRINT CONSULT
KULTURAMT DER STADT SALZBURG
BUNDESKANZLERAMT : ÖSTERREICH

www.dieter-huber.com

Bibliografische Information der deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar.
Bibliographic information held by the German National Library
The German National Library lists this publication in the German National Bibliography. Detailed bibliographic data can be found on the Internet at http://dnb.dnb.de.

1. Auflage / 1st Edition
ISBN 978-3-677-10351-2
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Verleger / Publisher
DELIUS KLASING VERLAG
Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, Deutschland
info@delius-klasing.de
www.delius-klasing.de

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.
All rights reserved. Without the express permission of the publishing house, it is not permitted for this work, partly or in its entirety, to be reproduced, transmitted or copied, e.g. manually or with the aid of electronic and mechanical systems, including photocopying, recording and data storage.

Printed in Germany 2015

DOUBLE CLUTCH

DIETUS KLASING

ZWISCHENGAS DIETER HUBER

DK