

Oppgave i *Examen Facultatum – Tekst og kultur*

«ER BILDESIGN KUNST?»

Studentnummer: XXXXXX

Haut 2014

2893 ord (føreside og kjelder er ikkje talt)

Bilen er eit fartøy. Ei maskin laga av mennesket for å lette reisa frå punkt A til punkt B. Den har ein motor, eit ratt, som oftast fire hjul og helst i overkant av fire seter. I tillegg har bilen gjerne eit rommeleg bagasjerom med plass til det meste. Bilen er til nytte, dette veit vi godt. Men er bilen meir enn berre til nytte? Har den også eit meir kjenslebasert, «nyttelaust» formål? Ein kan spørje seg:

Er bildesign kunst?

I denne teksten vil eg sette lys på om det kan stemme. Eg vil ta føre meg kva som gjer kunst til kunst, kva eit design er og kva som er likt og ulikt mellom designet og kunsten. Finn ein design i kunst, eller er det kunst i designet? Eg vil utforske begge sider av problemstillinga: *ja* eller *nei*? Derifrå kan eg trekke ein konklusjon og kanskje ende opp med eit svar på dette spørsmålet.

La oss setje i gang!

--

Det er essensielt å ha sett seg inn i dei tradisjonelle definisjonane. Derfor startar vi med å gå gjennom desse:

Kunst er eit personleg uttrykk med formål å formidle eit budskap basert på indre eller ytre meiningar. Budskapen står i fokus. Det er vidt forskjellige, og gjerne bastante, meiningar om kva kunst er. Det dei lærde seier seg einige i er at kunst består av to deler: Den fysiske forma og innhaldet. Form handlar om elementa brukt i verket (bla. linjene, figuren, massen eller fargen) og dei materiala verket er utført i, vere seg måling, stein, metall, tre; Kva som helst som er brukt for å gjeve det form. (Esaak, Shelley).

Det er relativt lett å greie ut om den fysiske forma til eit kunstverk. Dei fleste kan sjå at «Mona Lisa» av Da Vinci er eit overraskande lite måleri utført på lerret i farger. Innhaldet i måleriet er det noko vanskelegare å finne fram til.

Dette er nemleg basert på ein idé og består av kva kunstnaren meinte med verket, eller kva uttrykk verket gjev i seg sjølv. Vidare kan ein seie at verket får ein ny dimensjon i det mottakaren legg i det. Det er til dømes ikkje mogleg å vite om Da Vinci bevisst målte inn det ubestemmelege smilet i «Mona Lisa», eller om det er mottakarane som har «oppdaga» dette.

Design er formgjevinga av ein gjenstand eller eit objekt med vekt på funksjon og mogleg sal. Det er ofte satt klare rammer for designarar. I bilen sitt tilfelle vil slike rammer blant anna vere luftmotstand, merkeslektsskap, produksjon og forbrukarane sine behov. Slik kan ein sette forskjell mellom kunstnarar og designarar, då kunstnarar sjeldan har slike rammer. Likevel har designarar fridom til å forme bilen, i dette tilfelle, som han vil innføre desse rammene. Designaren får uttrykkje seg. (Hwang, Victor W. 2014).

Det faglege skiljet er slik: Kunst er til for å skape problem, design er til for å løyse dei. Kunst er eit middel for å formidle eit budskap, medan design er eit middel for å selje ei vare.

Men kan ikkje design formidle eit budskap, og kan ikkje kunst selje ei vare? Ser ein vekk frå at bilen er eit produkt, og ser kun på designet i seg sjølv, så kan det herske liten tvil om at enkelte bildesign er

reine kunstverk. Sjå berre på den velkjente britiske sportsbilen Jaguar E Type frå 1961:

Per Sørensen



Dette designet er ofte rekna som det vakraste av alle bildesign. Men er det kunst? Det fins dei som vil påstå at det fortsatt berre er ei salsvare, uansett kor flott designet er.

Personleg har eg eitt rimeleg nært forhold og stor entusiasme til bil. Tanken om at bildesign kan vere kunst har eg nok hatt underbevist over lengre tid, då eg ikkje ser på bilen, i alle fall ikkje mine og dei eg attrår, som eit produkt og ei vare. Eg legg personlegdom til bilane eg har mykje kontakt med. Noko av dette kjem frå bilane sin teknikk eller køyreeigenskapane deira, men ein større del av det kjem nok frå designet.

For å forklare dette kan ein trekkje inn prinsipp frå estetikken. Denne læra viser nettopp til dette med sansekunnskap og vidare til det å leggje meining i det vakre og skjøne. *Fysiognomi* er ei lære innan denne filosofien. Denne handlar om å tyde ein person ut i frå utsjånaden. Eitt sitat av den sveitsiske filosofen Johann Kaspar Lavater set dette på spissen: «*Kattephysiognomier finder man undertiden blant Danserinder, ogsaa ofte hos coquette, lunefulde, ørkesløse Qvinder, især hos de franske*». Her tilleggast altså franske danserinner katten sine fysiske trekk og dermed katten sin karakter. (Linneberg, Arild. 1999).

Dette ser vi også i bildesign. Til dømes måten frontlyktene, grillen og frontfangaren dannar eit andlet og gjev bilen eit klart uttrykk. Designet gjev bilen delar til å danne ei «sjel». Ein sportslig bil vil sjå sint eller målretta ut, medan ein familiebil kan ha store «teddybjørn-auge». Bilen sitt design blir bevisst tillagt fysiske karaktertrekk som gjev assosiasjonar til kva karakter bilen vil ha. Er dette stort design, eller finn vi kunst i dette? (Welsh, Jonathan. 2006).

No skal det også vere nemnt at underteikna ikkje står aleine om denne problemstillinga. Eit kjapt søk på emnet linkar til fleire debattar. Den første frå 2011, på eit nettforum med namn *VG Debatt* (Anonym, brukarnamn: roanol. 2009). Her gjekk diskusjonen seg varm ganske fort, med bastante svar frå begge sider. I tillegg starta eg sjølv ein tråd om dette på bilforumet *TS-OGN*.



Re: Er bildesign kunst?
inzan » 12 Okt 2014 14:39

zepti, om JEG mener at bil design er kunst, så ER det kunst. Så enkelt er det. At en eller anna akademiker skal komme å fortelle MEG hva kunst er, er helt på trynet.



Re: Er bildesign kunst?
Zepti » 12 Okt 2014 18:59

inzan skrev:

zepti, om JEG mener at bil design er kunst, så ER det kunst. Så enkelt er det. At en eller anna akademiker skal komme å fortelle MEG hva kunst er, er helt på trynet.

Om jeg mener at en nyre og en lever er det samme, så skal ingen lege komme å fortelle meg noe annet?
At du mener det er det samme viser bare at du ikke vet hva noen av delene er;) dette er faktisk definerte begreper som man ikke bare kan omdefinere etter eget ønske.



Re: Er bildesign kunst?
Sarl » 13 Okt 2014 18:55

Mykke , her har du dratt i gang en interessant debatt 😊

Dere andre: Prøv å dra ned temperaturen litt, det begynner å lukte brent her...

Utdraget over viser at diskusjonen gjekk seg varm også her, men problemstillinga vart diskutert meir reflektert enn i den førstnemnde på VG Debatt. Engasjementet frå begge sider viser at dette kan verte ei vanskeleg sak å løyse.

La oss no sjå på dei to ytterpunktene vi kan ende opp med. Først:

«Bildesign er ikkje kunst»

Om bildesign *ikkje* er kunst, så er det likevel stor designkunst. Det vil seie at eit godt design er frukta av ein eller fleire designarar sitt handverk. Alt skal stemme i følgje dei rammene som er satt, samtidig som designet bør skilje seg ut i mengda. Ein kan seie at bilen sitt design er svaret på problema som designarane møter i det dei prøvar å samsvare med krava til bilen.

Det fins dei som meiner at å kalle bildesign for kunst er ei *fornedring* av den omfattande ingeniørvitskapen og det designarbeidet som går inn i å produsere ein god bil. Ein kunstnar kan i verste fall tankelaust kaste maling utover eit lerret og ganske greitt få resultatet av dette anerkjent som stor kunst. Slik kan ein ikkje arbeide som ingeniør eller designar!

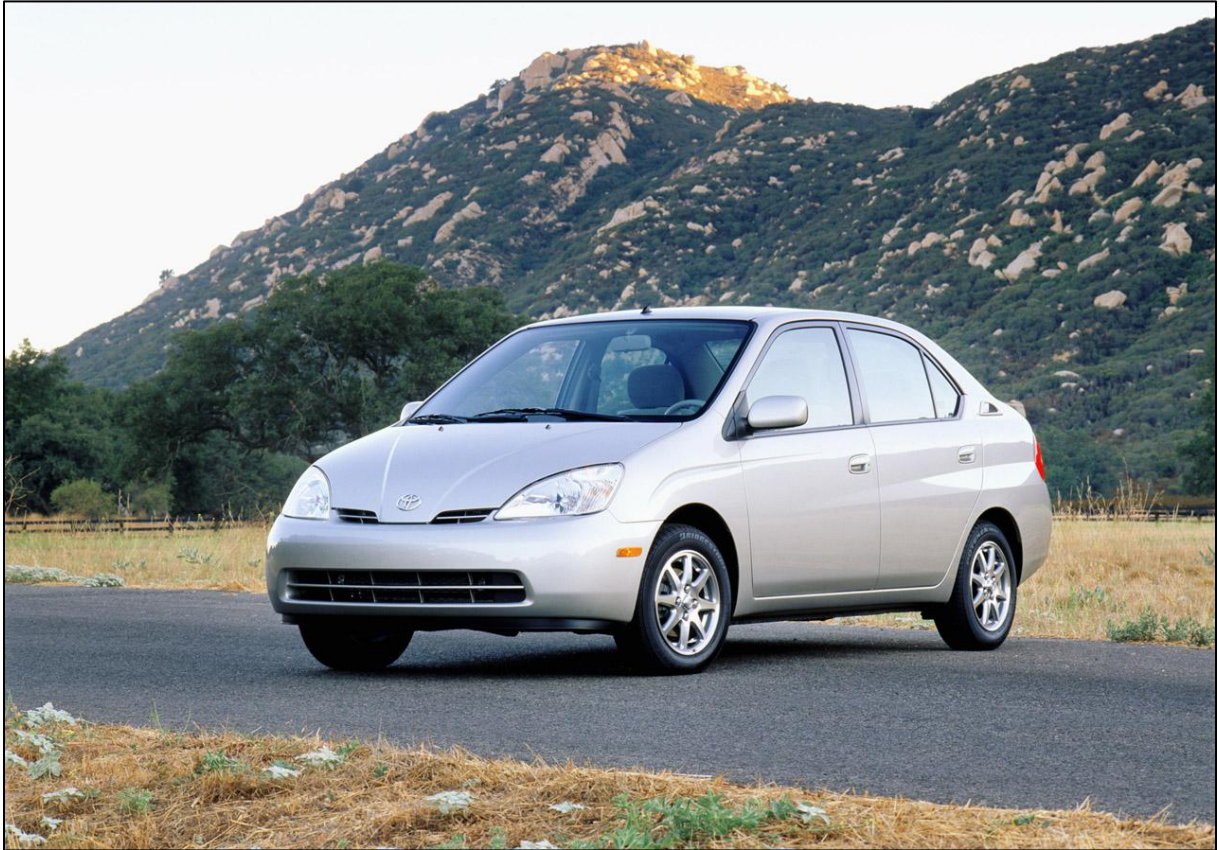
Som døme på dette viser eg til den italienske sportsbilen Pagani Huayra:



Dette designet er ikkje berre vakkert, men samtidig tilfredsstillar det svært store krav. Eit viktig krav å oppfylle er høg toppfart. Som følgje av godt design, utforma ikkje berre av designarar, men i stor grad av aerodynamikken og fysikken sine lover, så er resultatet ein bil som klarer å nå 370km/t! No skal det vere nemnt at å ha ein stor motor også spelar ei viss rolle, men det skal eg unnlate å utdjupe om her. Slik høg fart oppnår ein uansett ikkje om designarar står fritt til å uttrykkje seg heilt som dei vil. Ein ville nok ikkje fått det same resultatet om ein skulptørkunstnar utan kjennskap til aerodynamikken stod for å forme bilen.

Ein må skjønne at det er ein slags yin og yang i forholdet mellom ingeniøren og designaren, slik at ein eigentleg ikkje kan nemne den eine utan den andre. Dette strider direkte mot at bildesign kan vere kunst, då det frie uttrykket er så tilbakeheldt av funksjonelle behov og krav. (XCARFilms. 2013).

Vi ser følgjene av dette i bildesign der estetikken er mangelfull. Her vil eg vise til første generasjon av Toyota Prius:



Dette er på ingen måte ein stygg bil. Det er heller intet vakkert skåe, men ein ser heilt klart at her har ingeniørane og den overordna funksjon fått siste ord. Det ein ser her er ein «klump» med bil, utan den kreative gnisten ein finn hos kunstnarar og designarar. Både Huayra og Prius hadde sine spesifikke mål under produksjon, og begge enda opp som det beste svaret på dei problema som måtte taklast.

Dermed kan ein igjen påstå at bildesign aldri kan vere kunst. Det er som sagt altfor mange krav og grenser. Eit bildesign opnar heller ikkje for tolking slik som tradisjonell kunst gjer. Er målet å lage ein rask bil, så vil designet formast etter det.

Her kan vi dra inn prinsippet «L'art pour l'art», eller på morsmål: «kunst for kunsten si skuld». Dette inneber at kunst aldri skal ha ein funksjon utover å vere kunst. Det er kun det nyttelause som kan reknast som ekte kunst. Av dette skal ein forstå at kunst kjem frå det indre, og ingen ytre krefter skal virke inn på skaparverket. Reknar ein dette prinsippet for sant, så er ikkje bildesign kunst, punktum. (Ridderstrøm, Helge. 2014).

I praksis fører denne tankegangen med seg ein logisk brest i seg sjølv: om ingen ytre krefter skal påverke kunsten, kva får då det indre å arbeide med? Ser ein for seg kunst utan påverknadar utanfrå, så må ein til dømes gje avkall på alle kunstverk med samfunnsbasert innhald. Rekna kun i graffiti ville det tapet vore enormt!



Kunstforma graffiti er kjent for sine politiske opphav og budskap. Altså kan graffiti ofte definerast som kunst med grunn i ytre påverknadar. Vi ser at «L'art pour l'art» er ei for snever løysing på spørsmålet om kva kunst er. I andre enden av spekteret er det dei som meiner at det meste er kunst – Pennen du skriv med, stolen du sit på – Alt som er forma av mennesket er kunst. Dette blir i sin tur altfor vidt. Ein må kunne kategorisere hit eller dit, men etter mi meining så bommer desse to ytterpunkta.

Det er så vanskeleg å definere kunst fordi det er så mange meiningar om det, og det er alltid ein svakhet i sjølv den beste definisjon.

--

«Bil design er kunst»

Vi tek avstand frå tanken om at alt menneskeskapt er kunst og ser på det frå ein annan vinkel.

I det engelske språket er kunst («art») delt opp i fleire forskjellige sjangrar eller disiplinar. Det ein tradisjonelt reknar som kunst, slikt som landskaps- og portrettmåleri, skulpturar og teater, er namngjeve som «fine arts».

Det *fine* i namnet vil ikkje alltid seie noko om kvaliteten i kunstverket, men at dette er kunst etter dei metodane som vart dyrka fram i renessansen. Fine arts var tidlegare kunstforma adelen tok til seg, men det har alltid eksistert andre kunstdisiplinar. Desse er også namngjevne i det engelske språket. Mellom anna har vi «liberal arts» (språk, litteratur, filosofi osv.), «crafts» (handverk som krev visse evner) og «visual arts» (teikning, film, *design* osv.) Vi ser at crafts og visual arts, handverk og visuell kunst, er relevante.

Bil designarane legg stort handverk inn i designprosessen av bilen. Bilmodellen blir handforma i leire, akkurat slik ein kunstnar gjerne formgjev sine skulpturar.

Ein bil tek form:



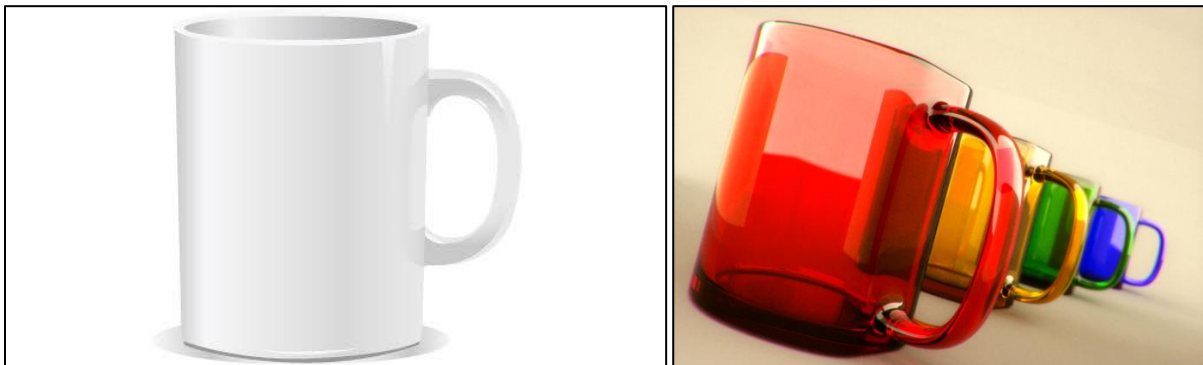
På biletet til venstre er det kun éin designar i arbeid, men som oftast er eit bildesign resultatet av fleire designarar som arbeider saman mot ein visjon. Enkeltpersonar står likevel fram som «designkunstnarar». Ta til dømes italienske Battista «Pinin» Farina. Han designa svært mange av dei vakraste bilane frå Ferrari på 50- til 80-talet. Familiebedrifta Pininfarina fortset i hans tradisjon. På biletet i midten ser vi den ferdige leiremodellen som ein installasjon i ei designutstilling. Det er til og med montert ei lykt og ferdige detaljer i modellen! Svært kreativt og kunstnarleg. Leiremodellen blir sidan basis for produksjonsbilen slik vi kjenner den til vanleg.

Her vil eg sitere BMW sin tidlegare sjefsdesignar, Chris Bangle: «Cars are the sculptures of our everyday lives!» (Bangle, Chris. 2002). Det han meiner med dette er at sjølv om biler er masseproduserte bruksgjenstandar, så er deira design noko som lyser opp kvardagen. Bildesignet er kunst i den forstand at når vi ser bilen kan designet på ein augneblink vekke kjensler og tankar i oss.

Sjølv om bilen har sin funksjon utover det å vere estetisk tiltalande, så er bildesignet mogleg å skrive direkte under disiplinen visuell kunst. I tillegg er det liten tvil om at det er eit stort handverk som går inn i designet, slik bileta viser.

Ein kan også plassere bildesign under disiplinen «applied arts», som vil seie tilføyinga av kunst i kvardagsobjekt. Kvardagsgjenstanden *koppen* er ikkje kunst før ein til dømes legg til sterke farger i designet. Eit anna døme på dette er bruk av aerodynamisk linjeføring på gjenstandar som ikkje dreg nytte av det. Gjenstandar eller bygningar som står i ro, men likevel er forma etter aerodynamiske lover, har teke i bruk applied arts. Då bilar altså krev ei viss aerodynamisk utforming fell bildesignet utanføre det sistnemnde, men ingen bil *må* vere vakker, og alle biler *kunne* ha vore grå.

Til venstre ser vi eit bilete av ein kopp. Til høgre ser vi eit bilete av koppar med kunst i sitt design.



Vidare kan vi diskutere om ein kan likestille det norske ordet «kunst» med det engelske «art», eller om det norske heller kun speglar disiplinen «fine arts».

Eg ser på dette som eit nyttelaust spørsmål. Kunst er altfor vidt og universalt til å kunne hindrast av eit enkelt språk sine veikheter. Engelsk er eit langt meir ordrikt og omfattande språk enn norsk. Samtidig er engelsk språk nummer to i Noreg og ofte blir ord frå det engelske språket teke opp i det norske. Eg våger meg dermed på å spå at dei engelske kunstdisiplinane vil snike seg inn i det norske ordforrådet om ikkje altfor lang tid.

Vidare må ein svare på om masseproduserte produkt kan vere kunst.

Her kan vi sjå til den kjende norske kunstnaren Vebjørn Sand. Sand er både skulptør og målarkunstnar. Kunstverka hans blir masseprodusert for sal etter modell av Andy Warhol. Likevel blir verka hans rekna som kunst, kanskje ikkje alltid av kunstkritikarane, men som oftast av folk flest. (Grøtvedt, Paul)

Ein kan vere bastante og seie at «det masseproduserte aldri er kunst.» Dei unike konseptbilane er svaret på det!

Ein konseptbil er til for at bilprodusentane kan vise fram og få reaksjonar på sine nyaste idear. Som oftast er designet i fokus. Desse bilane er ikkje meint for produksjon som dei er, og er enten unike eller del av eit minimalt fåtal. Dei er like fullt bildesign. På den måten kan ein sjå heilt bort i frå at bildesign er masseprodusert, og sjå kun på det som faktisk blir presentert: Eit kunstverk? (Peugeot. 2014).

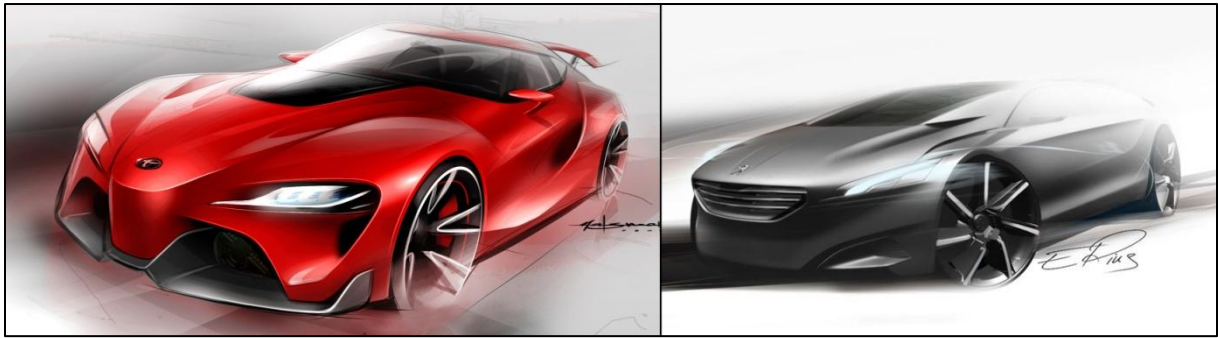
Sjå på desse to døma på konseptbilar og tenk deg at dei ikkje er meint som bilar, men som kunstverk. Finn du noko kunstverdig i dei?

Til venstre Toyota sitt FT-1 konsept. Til høgre Peugeot sitt dels koparkledde Onyx konsept.



Ein ser ganske klart at desse «skulpturane» framstiller biler, men dei har ikkje praktisk funksjon som bil. Det er også noko ekstra radikalt og kunstnarleg ved designet deira. Kan vi kanskje sjå på disse på same måte som vi ser på ein skulptur av eit menneske? Som ein kunstrepresentasjon?

Vidare kan vi sjå på dei same bildesigna, men denne gangen med to-dimensjonal uttrykksform:



Slikt kan ein hengje på veggen!

--

«Så, er bildesign kunst?»

Det er nok umogleg å kome fram til eit definitivt og endeleg svar på problemstillinga. Kunst er eitt altfor vidt emne med uendeleg mange tilknytte subjektive og individuelle meiningar. Som følge av dette er definisjonane på kunst i konstant endring, og sjølv om ein kan argumentere med tyngde for både *ja* og *nei*, er det fåfengt. Design og kunst er skilde, men i mange samanhengar blir linjene viska ut og går i kvarandre. Eit tilfelle kan vere soleklart design, eit anna er heilt klart kunst, medan problemstillinga eg har sett meg føre å løyse her, er av dei tilfella ein ikkje kan båse inne med letthet.

Det er likevel mogleg for meg å kome med mi eiga subjektive og individuelle meining:

Eg meiner at bildesign er kunst. Eg vil faktisk gå så langt som å seie at bildesign er stor kunst. Kanskje går eg *endå* lenger og påstår at bildesign er betre enn kunst. Då med tanke på at bildesign kan vere så mykje. Det kan nytast som eit bilete på veggen, det kan visast fram på museum eller utstilling og det kan til og med brukast som huda på bilen du bruker frå punkt A til punkt B. Du kan vakne opp om morgonen og vere glad for at i oppkøyrsestaden står det eit objekt du kan nyte estetikken i, samt at det har ei praktisk nytte attåt. Bildesign kan vere det kunst er, men det kan vere mykje anna òg.

Allment kan ein seie at forskjellen mellom tradisjonell kunst og bildesign er dette: Stor kunst kan vere enkel å lage og ha ei uendeleg mengde budskap, medan stort bildesign alltid er vanskeleg å få riktig, og som oftast har det langt færre budskap og eit klart formål. Det er likevel spor av kunst i det designarbeidet.

Til slutt vil eg understreke at bildesign og kunst er i konstant endring, både i seg sjølv og i definisjonane på det. Dermed kan det kome ein dag der godt design og god kunst vert samla i same definisjon. Den dagen er ikkje komen endå, men det er heller ikkje umogleg å sjå føre seg.

KJELDER:

- Anonym, brukarnamn: roanol. 2009. «Forskjell på kunst og design». Henta frå <http://vgd.no/kultur-og-fritid/kunst/tema/1452351/tittel/forskjell-paa-kunst-og-design>
[Internett, 15.10.2014]
- Bangle, Chris. 2002. «Great cars are great art». Henta frå https://www.ted.com/talks/chris_bangle_says_great_cars_are_art#t-38643
[Internett, 15.10.2014]
- Esaak, Shelley. Ukjent årstal. «What is the Definition of Art?» Henta frå http://arthistory.about.com/cs/reference/f/what_is_art.htm
[Internett, 05.11.2014]
- Grøtvedt, Paul. Ukjent årstal. «Vebjørn Sand». Henta frå https://nbl.sn.no/Vebi%C3%B8rn_Sand
[Internett, 05.11.2014]
- Hwang, Victor W. 2014. «What is design? Unlocking the genius within». Henta frå <http://www.forbes.com/sites/victorhwang/2014/02/11/what-is-design-unlocking-the-genius-within-says-expert/>
[Internett, 05.11.2014]
- Linneberg, Arild. 1999. «Røff guide til Theodor W. Adornos estetiske teori». Om fysiognomi. Gyldendal Norsk Forlag, 1. utgåve, s. 77-78.
- Myklebust. 2014. «Er bildesign kunst?» Henta frå <http://www.ts-ogn.no/phpBB3/viewtopic.php?f=32&t=43532&p=445382#p445382>
[Internett, 11.10.2014]
(TRÅDEN ER OPPRETTA AV ARTIKKELFORFATTAR, DERFOR ER FULLT NAMN UTELATT)
- Peugeot. 2014. «Peugeot Concept Car». Henta frå <http://www.peugeot.com/en/design/concept-cars/>
[Internett, 05.11.2014]
- Ridderstrøm, Helge. 2014. «Kunst for kunstens skyld». Henta frå http://home.hio.no/~helgerid/litteraturogmedieleksikon/kunst_for_kunstens_skyld.pdf
[Internett, 05.11.2014]
- Welsh, Jonathan. 2006. «Why Cars Got Angry». Henta frå <http://online.wsj.com/articles/SB114195150869994250>
[Internett, 30.10.2014]
- XCARFilms. 2013. «Pagani Huayra: Art, Emotion, Technology». Henta frå https://www.youtube.com/watch?v=ga7_w4lb2MM
[Internett, 21.11.2014]