

Dossier de presse pour les arts de la rue

Chapitre 01 : **La Trabant de Birgit Kinder (1989) au Mur de Berlin**

Chapitre 02 : **Vous fumerez bien une petite dernière de Jean Charles Troutot (2009)**

Chapitre 03 : **Untitle de Banksy (21 septembre 2017) au Barbican à Londres**

Chapitre 01 : **La Trabant de Birgit Kinder (1989) au Mur de Berlin**

A/ Article vu sur : **<https://lewebpedagogique.com/deutschintrevoux/tag/histoire-des-arts-birgit-kinder/>**

TEST THE REST

Publié le 16 MAI 2018



11

L'artiste (Die Künstlerin) : Birgit Kinder

Birgit Kinder est née en 1962, c'est à dire un an après la construction du mur, en Thuringe, un Land qui se trouvait alors sur le territoire de l'Ex-RDA (die ehemalige DDR). En 1982, elle s'installe à Berlin où elle débute sa carrière artistique en tant que peintre muraliste (die Wandmalerin) mais où elle est aussi confrontée avec la réalité du mur qui encercle la partie ouest de la ville.

« Sie war Wandmalerin, es war ihr Job, perfekte Illusionen zu erzeugen, um die Menschen mit dem Leben innerhalb dieser Mauern zu versöhnen. Und so flieste sie Bäder mit dem Pinsel, wenn es gerade keine Fliesen gab. Sie ließ Bäume aus dem Beton brechen, wo weit und breit kein Grün wuchs. Sie ließ Wellen über Mauern schwappen, um den Menschen das Warten auf den nächsten Urlaub an der Ostsee zu verkürzen. »

<http://www.morgenpost.de/berlin/mauerfall/article1182986/Wie-die-Kunst-der-Mauer-die-Macht-nahm.html>

Lorsqu'elle apprend la nouvelle de la chute du Mur, Birgit Kinder a une conviction : «C'est l'heure d'un nouveau départ pour moi. Toutes les pages sont blanches, à moi de les remplir». Et c'est au volant de son Trabi qu'elle va le prendre car c'est grâce à cette fresque, qui a fait le tour du monde que sa carrière artistique a pour ainsi dire décollé.

Elle continue encore aujourd'hui à peindre sur les murs mais ses sujets sont, disons plus classiques. Visitez son site :

<http://www.wandmalerei-berlin.de/>

La East Side Gallery

Les peintures et les graffitis étaient, avant 1989, déjà une des attractions de Berlin, mais uniquement du côté ouest. En effet le « mur de la honte » n'était pas accessible à la population de Berlin-est qui ne pouvait même pas l'approcher. Aux abords du mur, côté est, c'était en effet un « No man's land », une zone vidée de ses habitants.



Il faut bien donc bien avoir à l'esprit que ce n'était pas un simple mur qui encerclait la ville de Berlin ouest sur 160 km de long, c'était une double enceinte, deux murs entre lesquels se trouvait ce qu'on a appelé la bande de la mort (der Todesstreifen) car cette partie du dispositif recelait tous les moyens imaginables pour empêcher les évasions à l'ouest.

Lire les détails sur le mur dans mon article :

<http://lewebpedagogique.com/deutschintrevoux/2013/11/09/16868/>

Du mur, appelé « Schandmauer » (mur de la honte) à l'ouest et « antifaschistischer Schutzwall » (mur de protection antifasciste) par la propagande du régime est-allemand, on n'a gardé, après sa chute, que quelques portions et la East Side Gallery qui mesure 1.3 km de long est la plus longue portion qui a été épargnée par la démolition.

Elle se situe dans la Mühlenstraße entre la gare de l'est (Ostbahnhof) et le Oberbaumbrücke.

[Agrandir le plan](#)

En 1990, cette portion du mur est devenue la plus grande galerie d'art en plein air du monde lorsque des artistes du monde entier (118 venus de 21 pays différents), enthousiasmés par les changements extraordinaires qui étaient en train de bouleverser la planète, se sont appropriés ce support chargé d'histoire. En investissant ces pans de mur de leurs oeuvres, ces surfaces de béton gris, qui pendant des années n'avaient pu être ne serait-ce que touchées par les habitants de Berlin-est, ils voulaient laisser un témoignage visuel de la joie et de l'esprit de liberté qui avaient émergés à la suite de la chute du mur.

On parle souvent de Street art pour qualifier les oeuvres de la East Side Gallery. Il s'agit certes d'une œuvre visible par tous et non enfermée dans un musée mais son support est chargé de mémoire et porte

encore les cicatrices du passé, c'est pourquoi je préfère la qualification d'art commémoratif. Les artistes ne se sont pas seulement appropriés l'espace public en créant cette galerie ouverte à tous, ils ont aussi utilisé un support chargé d'une histoire douloureuse pour tout un peuple et ils ont certainement voulu ainsi transformer le béton gris en une expression durable de liberté et de réconciliation.

La East Side Gallery a du faire l'objet d'une restauration en 2009 car un bon nombre des peintures murales avaient été endommagées par des graffitis, l'érosion et la pollution de l'air. Malheureusement, comme vous pouvez le voir sur la photo ci-dessus que j'ai prise l'an dernier, les oeuvres de la East Side gallery font régulièrement l'objet de vandalisme et en particulier celle de Birgit Kinder qui fait partie des plus connues avec celle de Dimitri Vrubel (Le baiser fraternel représentant les deux dirigeants communistes, Leonid Brejnev et Erich Honecker).



Sur la photo que j'ai faite en avril 2013 (en tête d'article), l'inscription rouge KPD (Kommunistische Partei Deutschlands) sur le capot de la voiture n' a pas été faite par l'artiste mais par une personne qui a malheureusement voulu apporter sa petite touche personnelle à l'oeuvre. Lors de mon dernier séjour à Berlin en octobre 2013, j'ai découvert la « West Side Gallery ». En effet l'autre coté du mur a été, lui, investi par un photographe allemand, Kai Wiedenhöfer, qui a utilisé ce support emblématique pour exposer ses photos de murs et frontières du monde entier (de la frontière israléo-palestinienne, aux murs de Belfast en passant par la frontière entre les deux Corées). Cette exposition, appelée « Wall on Wall », est composée de 36 photos monumentales qui nous rappellent qu'il reste bien des murs dans le monde. A travers cette exposition, l'artiste veut montrer que les conflits ne peuvent être résolus avec des frontières et des murs : „Ich will zeigen, dass Konflikte nicht durch Mauern und Grenzen zu lösen sind.“

Lien vers le site de l'exposition « Wall on Wall » avec des photos :

<http://www.wallonwall.org/?p=53>

Video sur la West Side Gallery : <http://bcove.me/8fc8qfgw>

[Le contexte de l'oeuvre de Birgit Kinder](#)

Lire mon article

<http://lewebpedagogique.com/deutschintrevoux/2013/11/09/16868/>

[Le Trabant](#)

Car il est plus juste de dire LE Trabant. Non seulement parce que toutes les voitures sont du genre masculin en allemand (der Mercedes, der Volkswagen, der Porsche ...) mais aussi parce qu' à la base de ce nom, il y a un nom commun masculin qui signifie le satellite.

L'histoire du Trabant commence en 1954. Il fut alors donné l'ordre à la VEB Automobilwerk de Zwickau de créer une voiture répondant aux critères suivants :

- ❑ une petite voiture avec deux sièges principaux et deux sièges passagers
- ❑ un poids maximal de 600 kg
- ❑ une consommation moyenne de 5,5l/100 km
- ❑ une production annuelle d'environ 12.000 véhicules
- ❑ un prix de 4.000 DM
- ❑ une carrosserie en plastique (Duroplast)

Il est a noté que ce véhicule pour le moins rudimentaire était produit dans l'usine qui avait avant la guerre appartenu à Audi!

Le régime voulait ainsi entamer une motorisation de masse de la population du pays mais quand on sait qu'entre 1955 et 1989, à peine plus de 3.050.000 véhicules sortirent des usines de Zwickau et qu'il fallait un délai d'attente de 10 ans en moyenne pour en avoir un, on comprend bien que cet objectif n'a pas été rempli. Pour résumer, on peut dire que seuls les « bons camarades », les personnes à responsabilités et tous ceux qui soutenaient l'Etat pouvaient espérer un jour tenir le volant de leur Trabant.

Les heureux propriétaires prenaient alors grand soin de leur Trabant pour qu'il tienne la distance et le temps. On partait en vacances avec, enfin là où c'était possible car le véhicule ... et le rideau de fer ne

permettaient pas d'aller bien loin. Le plus souvent, les vacances consistaient à faire du camping avec son Trabant car c'était une activité culte en RDA .

C'est à bord d'un Trabant que de nombreux Allemands de l'est se sont rendus en Hongrie durant l'été 1989 et là bas ont demandé refuge dans les ambassades des différents pays de l'ouest et aussi avec un Trabant que certains ont traversé la frontière qui s'est ouverte au soir du 9 novembre 1989.



Le Trabant fait partie de ces voitures qui sont tellement appréciées et comportent une telle charge émotionnelle (la dodoche des Français appelée « die Ente » par les Allemands qui avaient eux mêmes leur coccinelle - VW Käfer) qu'elle a aussi son surnom : der Trabi et son musée, tout près du Checkpoint Charlie. Elle fait aujourd'hui l'objet d'un véritable culte, en particulier dans la capitale unifiée.



<http://www.trabi-museum.com/fr>

Analyse de l'oeuvre

La fresque de Birgit Kinder est certainement la plus connue de la East Side Gallery mais d'autres fresques sinon la majorité ont des références historiques telles que « Le Baiser fraternel » de Dmitri Wrubel (*Mein Gott hilf mir, diese tödliche Liebe zu überleben*) cité plus haut et « Le sauteur du mur » (*der Mauerspringer*) de Gabriel Heimler.

A l'origine, l'artiste Birgit Kinder avait intitulé son œuvre « Test the best » (teste le meilleur). Il s'agissait de la reprise d'un slogan pour un produit que je ne nommerai pas ici et qui était « Test the West ». « Test the west », « Test the best », elle proclamait ainsi que le meilleur était à l'ouest. Lors de sa restauration en 2009, le titre de l'œuvre a été changé en « Test the rest » et il peut donner lieu à deux interprétations car « rest » en anglais ne signifie pas seulement le reste mais aussi le repos et la paix. L'artiste n'insiste donc plus sur la fracture entre l'est et ouest car 20 ans se sont écoulés depuis la chute du régime communiste, mais invite maintenant à tester autre chose, la paix. Le jeu de mot valait peut-être la peine d'être relevé !

Cette fresque représente donc la fameuse voiture emblématique du régime de l'Ex-RDA qui traverse le mur, qui passe de l'autre côté. Personnellement, je me demande pourquoi l'artiste ne l'a pas peinte avec une vue arrière du véhicule puisque l'ouest se trouve à l'opposé !

Le Trabant, passe le mur en le défonçant, ce qui est bien évidemment impossible car sa carrosserie était essentiellement composée de plastique et de plus il nous apparaît sans une éraflure après ce terrible choc. Cela évoque certainement le fait que la révolution qui a permis la chute du mur s'est fait sans heurts, ni violences et résistances de la part des soldats de la VoPo (Volkspolizei) qui gardaient la frontière. C'est une révolution pacifique (*friedliche Revolution*) qui a mené à la chute du « mur de la honte ».

Le Trabant, conduit par un personnage dont on ne voit que les contours et qui symbolise la population de l'Allemagne de l'est, fracasse le mur qui vole en éclat et crée une brèche qui continue à se fissurer. Cette brèche relie désormais par cet acte « kamikaze », deux espaces qui étaient divisés. La

voiture quitte un espace sombre, d'un bleu marine profond où la lumière ne peut pas pénétrer, c'est celui de la RDA. Le second espace, d'un bleu clair et lumineux est celui de la liberté, celui de la RFA. Les fissures autour de la brèche nous indiquent peut-être que l'ouverture du mur de Berlin, le 9 novembre 1989 fut l'événement déclencheur de la fissuration puis de l'effondrement du bloc communiste. Cette date est d'ailleurs inscrite sur la plaque d'immatriculation.

Je vous invite à vous rendre dans ce grand musée à ciel ouvert qu'est la ville de Berlin pour mieux comprendre cet épisode de l'histoire allemande.

B/ Article vu sur : <https://trabant.galerie-creation.com/s/trabant-traversant-le-mur-histoire-des-arts-3eme/1136731/>

La Trabant traversant le mur : une œuvre d'art emblématique

L'œuvre d'art intitulée "La Trabant traversant le mur" est une peinture murale créée par l'artiste allemande Birgit Kinder en 1990. Elle représente une scène emblématique de la chute du mur de Berlin en 1989, où une Trabant, une voiture populaire est-allemande, traverse le mur brutalement. Cette œuvre est devenue l'un des symboles les plus célèbres de la réunification de l'Allemagne.

Contexte historique

Pour comprendre l'importance de l'œuvre "La Trabant traversant le mur", il est nécessaire de replacer son contexte historique. Après la Seconde Guerre mondiale, l'Allemagne a été divisée en deux zones d'occupation : l'ouest, contrôlé par les Alliés, et l'est, contrôlé par l'Union soviétique. En 1961, le gouvernement est-allemand a construit un mur de béton et de barbelés pour empêcher les citoyens de l'Est de fuir vers l'Ouest.

Le mur de Berlin est devenu le symbole de la division de l'Allemagne et de la Guerre froide. Pendant des années, les Allemands de l'Est ont tenté de fuir vers l'Ouest, souvent au prix de leur vie. Finalement, en 1989, la pression populaire a poussé le gouvernement à ouvrir les frontières. Le 9 novembre de cette année-là, le mur est tombé, et la réunification de l'Allemagne a commencé.

L'œuvre d'art

L'œuvre "La Trabant traversant le mur" est une peinture murale de grande taille, mesurant environ 3 mètres de haut et 18 mètres de long. Elle représente une scène de la nuit du 9 novembre 1989, où une Trabant rouge traverse le mur de manière spectaculaire. La voiture semble briser le mur avec force et énergie, symbolisant la fin de la division de l'Allemagne. Le personnage conduisant la Trabant est un simple citoyen, représentant les nombreux Allemands de l'Est qui ont tenté de franchir la frontière cette nuit-là.

L'œuvre est très colorée et très expressive. Elle représente une scène forte en émotion, où la joie et l'espoir côtoient la tension et la violence. La Trabant semble sortir de la peinture, renforçant l'impression de mouvement et d'énergie. Les couleurs vives, comme le rouge et le jaune, suggèrent la passion et la détermination du peuple allemand à traverser le mur.

Analyse de l'œuvre

"La Trabant traversant le mur" est une œuvre d'art complexe et riche en symboles. Elle représente la fin de la division de l'Allemagne, mais aussi les nombreuses difficultés auxquelles les Allemands de l'Est ont dû faire face. La Trabant, par exemple, était une voiture peu fiable et peu performante, reflétant les défis économiques et technologiques auxquels étaient confrontés les Allemands de l'Est. Cependant, elle était également emblématique de la culture populaire de l'Allemagne de l'Est, renforçant le lien émotionnel entre les citoyens et leur véhicule.

La violence de la scène est également significative. La Trabant semble briser le mur avec force, symbolisant la lutte pour la liberté et l'indépendance. Cependant, cette violence souligne également les dangers auxquels les citoyens de l'Est ont été confrontés lorsqu'ils ont tenté de fuir vers l'Ouest. De nombreux Allemands de l'Est ont été emprisonnés, blessés, voire tués en essayant de franchir le mur. L'œuvre de Birgit Kinder rend hommage aux victimes de cette division, tout en célébrant la fin de l'oppression.

Conclusion

En conclusion, "La Trabant traversant le mur" est une œuvre d'art emblématique qui symbolise la fin de la division de l'Allemagne. Elle représente la lutte pour la liberté et l'indépendance, tout en soulignant les nombreuses difficultés auxquelles les citoyens de l'Est ont été confrontés. Cette peinture murale est un hommage aux victimes de la division, tout en célébrant la réunification pacifique de l'Allemagne.

Références :

- [HISTOIRE DES ARTS LA TRABANT](#)
- [TRABANT TRAVERSANT LE MUR - 521 Mots - Etudier.com](#)
- [3- HdA fiche hist. mur de Berlin](#)
- [histoire des arts Birgit Kinder | DEUTSCHINTREVOUX](#)
- [Mon histoire des arts ! - Obscur - Centerblog.net](#)

[PDF] Test the best» HISTOIRE DES ARTS ARTS DU VISUEL
[lecanuet-col.spip.ac-rouen....](#)

La Trabant Traversant Le Mur dissertations et mémoires 1 - 25
[www.ladissertation.com/sear...](#)

Dans un Berlin contre toute attente, du 9 novembre 1989 au 3 octobre 1990, l'histoire a été faite. Ce jour-là, au lever du soleil, des milliers de Berlinoises ont assisté à une scène qui n'était plus ce qu'elle était elle-même : le mur de Berlin est tombé et avec lui, la réalité d'un peuple partagé.

Le Mur de Berlin a été créé en 1961 pour fermer complètement et définitivement l'ouest de Berlin à l'Est. Il a été conçu pour séparer les citoyens des deux côtés, et aussi entre les deux pays et leurs intérêts politiques. Avec sa construction, le peuple allemand a été coupé en deux.

Parmi les millions de personnes qui ont traversé le mur ce soir là, le plus notoire est le trabant. Coloré d'une vieille couleur gris-vert, le trabant était une voiture populaire dans l'ex-RDA.

Cette voiture populaire est devenue l'emblème de cette histoire unique. Le conducteur et ses passagers, dont la plupart étaient des Berlinoises, ont traversé le Mur de Berlin et se sont dirigés vers l'Allemagne de l'Ouest et l'avenir.

Le mur de Berlin a donné à beaucoup des espoirs alors que d'autres regardaient le changement avec pessimisme. Toutefois, l'histoire s'est répétée, le Trabant a traversé le mur et a ouvert la voie à un nouveau commencement pour les Berlinoises.

En tant qu'allemande, je me souviens du jour où j'ai été témoin de la chute du Mur de Berlin. J'étais âgée de six ans ...

C/ Article vu sur : https://fr.wikipedia.org/wiki/Trabant_601

La **Trabant 601** est une automobile fabriquée entre 1964 et 1990 par l'entreprise d'État est-allemande [VEB Sachsenring Automobilwerk Zwickau](#) (AWZ). Symbole de la [République démocratique allemande](#), la Trabant est aujourd'hui une voiture culte en [Allemagne](#), au même titre que la [Volkswagen Coccinelle](#), la [Fiat 500](#), l'[Austin Mini](#) ou encore la [Citroën 2 CV](#).

Histoire



afficher Cette section ne cite pas suffisamment ses sources (mai 2021).

La 601 : une évolution plus qu'une révolution



Un exemplaire de présérie de la Trabant 601, en 1963.

C'est en 1961 que débute le projet P601. À l'époque, la [Trabant P50](#) va sur ses quatre ans, et son remplacement par un modèle esthétiquement identique mais doté d'un nouveau moteur est imminent. Mais les ronds ne sont plus d'actualité en ce début des années 1960, et le bureau d'études d'[AWZ](#) l'a bien compris. Il s'agit donc de donner un aspect plus moderne à la petite berline de la marque. Les premiers exemplaires de présérie sortent de l'usine en 1963, et la nouvelle Trabant 601 est présentée en mars 1964.

Ses lignes évoquant quelque peu une [Peugeot 404](#) en réduction sont dans l'air du temps, et la 601 fait plutôt bonne figure, même face à la concurrence de l'époque, représentée notamment par la [Volkswagen Coccinelle](#), la [Daf 30 \(Daffodil\)](#), la [Sunbeam Imp](#) et dans une moindre mesure la [FSO Syrena](#) fabriquée en [Pologne](#). La Trabant se veut aussi plus fonctionnelle : les surfaces vitrées augmentent ainsi de 26 %, le volume du coffre et l'espace intérieur sont également revus à la hausse.

En revanche, rien de neuf sous le capot : c'est le bicylindre deux-temps de 594 cm³ issu de la [P60](#) et placé en position transversale qui reprend du service. Il développe toujours 23 ch, et emmène les 615 kg (à vide) de la voiture à un peu plus de 110 km/h. Est également présent le système de roue libre débrayant le moteur à chaque décélération, évitant ainsi le serrage des [pistons](#).

Comme les modèles précédents, la 601 reçoit une carrosserie en [Duroplast](#), un matériau [thermodurcissable](#) composé notamment de [phénol](#) et de fibres de coton, utilisé pour pallier le manque d'acier. Il faut désormais 70 heures pour fabriquer une Trabant, ce qui représente un gain de 60 % par rapport à la fin des années 1950.

Années 1960 : la conquête de l'Est



Une Trabant 601 Universal tchèque.

Un an après son lancement, la Trabant « Standard » se voit épaulée par une version 601 H, équipée d'un embrayage électromagnétique baptisé « Hycomat » qui supprime la pédale d'embrayage : une pression sur le levier de vitesses envoie un signal électrique au moteur, ce qui permet de changer de rapport. Ce système sera par la suite uniquement proposé en option.

Au mois d'août de cette même année 1965, le break Universal fait son apparition. Il sera suivi en 1966 par une version évoquant la [Kübelwagen](#) des années 1940 (réservée à l'[armée](#) et à la [Volkspolizei](#)), puis par une fourgonnette destinée à l'exportation en 1967.

En 1966, la gamme s'enrichit d'une finition L se distinguant par sa sellerie de meilleure qualité, ses accoudoirs à l'avant, ses [pare-chocs](#) chromés et sa calandre grillagée en métal. Elle prendra le nom de Luxe en 1967, alors qu'une exécution intermédiaire S apparaît entre-temps.

En décembre 1968, la puissance du moteur passe à 26 ch grâce à un nouveau carburateur et des améliorations au niveau des cylindres et des pistons. En 1969, la calandre grillagée de la Luxe est généralisée.

Alors que les précédents modèles de l'usine de [Zwickau](#) ne sont guère sortis de leur [RDA](#) natale, la 601 tente de s'exporter davantage. C'est ainsi qu'elle conquiert presque tout le bloc de l'Est : [Pologne](#), [Tchécoslovaquie](#), [Hongrie](#), [Yougoslavie](#), [Roumanie](#) et [Bulgarie](#) l'adoptent. Seule l'[Union soviétique](#) n'a jamais importé de voitures d'[Allemagne de l'Est](#), probablement afin de préserver ses constructeurs nationaux [VAZ](#) (Lada), [AZLK](#) (Moskvitch), ou encore [ZAZ](#). Mais on verra également des Trabant 601 sur quelques marchés occidentaux, comme le [Danemark](#), la [Norvège](#), la [Finlande](#), l'[Islande](#) (le refroidissement par air était très apprécié dans ces pays aux hivers rigoureux), les [Pays-Bas](#), la [Belgique](#) (environ 600 unités y ont été immatriculées jusqu'en 1971), ainsi que la [Grèce](#), où les véhicules bon marché des pays de l'Est ont toujours eu beaucoup de succès. Quelques centaines d'exemplaires ont même été exportés dans la [RFA](#) voisine.

Les années 1970 : peu de changements



Une Trabant 601 Tramp en [Hongrie](#).

La millionième Trabant 601 sort des chaînes en 1973. Ce chiffre peut paraître somme toute modeste pour une voiture de grande diffusion à laquelle une usine entière est dédiée et après déjà neuf ans de carrière, mais il faut tenir compte d'un temps de fabrication beaucoup plus long que chez les autres constructeurs, à cause de la carrosserie en Duroplast. Cette même année est arrêtée la production de la fourgonnette : il n'en a été fabriqué que 1 300 exemplaires depuis 1967. En 1974, le tableau de bord est modernisé.

L'année 1978 voit apparaître une originale version « Tramp », sorte de croisement entre une [Citroën Méhari](#) et une [Renault 4 « Plein Air »](#), avec bien sûr la « bouille » caractéristique de la Trabant. En réalité, il s'agit d'une version civile de la torpédo militaire de 1966. Quelques exemplaires seront exportés, principalement au [Danemark](#) et en [Grèce](#).

En 1979, la Trabant s'embourgeoise en intégrant à sa gamme une version « S de Luxe », caractérisée par sa sellerie de meilleure facture et son feu de recul. Jusqu'en 1990, la gamme s'articulera autour de ces trois finitions : Standard, S, et S de Luxe.

Les années 1980 : à bout de souffle



Une Trabant 601 des années 1980 en [Bulgarie](#).

Au début des années 1980, il n'y a guère plus que les citoyens des pays de l'Est pour acheter encore des Trabant. Car elles restent les plus abordables du marché d'Europe de l'Est, même si les [Lada](#) soviétiques, [Škoda](#) tchécoslovaques, [Zastava](#) yougoslaves, [FSO](#) polonaises et [Dacia](#) roumaines sont moins dépassées techniquement (moteurs quatre temps...).

À l'heure où l'industrie automobile cède à la mode du plastique noir, [AWZ](#) en équipe sa 601, mais uniquement pour les extrémités du pare-chocs avant (1980) et les poignées de portes (1982). En 1985, la Trabant reçoit enfin l'allumage électronique. Sur la version S de Luxe, un toit ouvrant fait désormais partie du catalogue des options. En 1988, l'archaïque suspension à lames transversales est remplacée par un système à ressorts hélicoïdaux.

À noter que l'usine a fabriqué en petite série une version rallye de la 601 entre 1986 et 1988. Cette 800 RS voyait son bicylindre « gonflé » à 711 cm³, et recevait une boîte à cinq rapports¹.

La fin et le bilan



Peinture représentant une Trabant 601 franchissant le [mur de Berlin](#).

Le 9 novembre 1989, les autorités est-allemandes décident d'ouvrir une partie du [mur de Berlin](#). Les caméras du monde entier filment ces centaines de Trabant aux couleurs désuètes franchir la frontière². La [République démocratique allemande](#) n'y survivra pas, et son industrie automobile non plus.

En 1990, l'[ouverture des marchés à la concurrence](#) permet aux Allemands de l'Est de se ruier sur les [Volkswagen](#), [Opel](#) et autres [BMW](#) d'occasion fabriquées à l'Ouest. L'antique Trabant 601, âgée de 26 ans, ne peut plus lutter, et son moteur deux-temps est de toute façon condamné par les [normes anti-pollution](#).

En mai 1990, [AWZ](#) tente un dernier pari en présentant la [Trabant 1.1](#), dotée d'un quatre cylindres quatre temps d'origine [Volkswagen](#), hérité de la Polo.

La dernière Trabant 601 est produite le 25 juillet 1990 à [Zwickau](#). Au total ont été fabriqués 2 818 547 exemplaires.

Pendant les années 1990, les carcasses de Trabant s'amoncellent dans les casses, les Allemands de l'Est ne voulant plus entendre parler de cette voiture.

La Trabant 601 : tout un symbole

Un indicateur de la faillite économique de la RDA



Une rue de [Berlin-Est](#) en 1989.

Construite avec un matériau composite pour pallier le manque d'acier, la Trabant s'accordait bien avec la pénurie chronique en matières premières qui frappait la [RDA](#).

À sa sortie en 1964, la 601 était affichée au prix symbolique de 1 000 [Ostmarks](#). Mais celui-ci était purement fictif³ : il fallait en effet ajouter une multitude d'options, telles que les roues, les sièges « confort », le volant « spécial » (il n'y avait ni sièges ni volant « normaux »...), les ceintures de sécurité (sans quoi la voiture ne pouvait pas être immatriculée).

En 1985, la gamme débutait à 8 500 Ostmarks pour la Limousine Standard, et grimpeait jusqu'à 9 700 Ostmarks pour le break Universal S de Luxe.

Pour pouvoir bénéficier d'une voiture en [RDA](#) (et dans tous les pays communistes), il fallait le « mériter », soit par de bonnes actions sociales, soit en dénonçant un contrevenant, soit encore en ayant un poste à responsabilités. Lors de la remise des clés à [Zwickau](#), une grande réception était organisée, et tous les nouveaux propriétaires conviés. Mais avant d'y arriver, il fallait s'armer de patience : les délais de livraison étaient en moyenne compris entre dix et quinze ans dans les années 1980. La Trabant avait ainsi la particularité d'être beaucoup plus chère d'occasion que neuve, mais ces exemplaires de seconde main étaient rares.

Malgré tout, la Trabant 601 était de loin la voiture la plus courante en [Allemagne de l'Est](#), loin devant sa compatriote [Wartburg 353](#), plus onéreuse et davantage exportée.

Une voiture culte



Un cabriolet artisanal sur base Trabant 601 véhiculant les touristes à [Berlin](#).

Considérée à l'époque comme la réponse est-allemande à la [Volkswagen Coccinelle](#), la « Trabi » est aujourd'hui devenue presque aussi culte que la « Cox » en [Allemagne](#). De très nombreux clubs à travers le monde y sont consacrés, notamment en [ex-Allemagne de l'Est](#) où elle surfe sur la vague de « l'Ostalgie », ce mouvement qui remet à la mode les valeurs et les produits de la [RDA](#)⁴. C'est dans ce même esprit que, par exemple, des Trabant carrossées en limousine ou en cabriolet sont utilisées pour faire visiter [Berlin](#) aux touristes.

On retrouve également la Trabant 601 au cinéma, comme dans [Good Bye, Lenin!](#) (2003), [Tout est illuminé](#) (2005), ou encore [Go Trabi Go](#) (1991). La Trabant 601 est également utilisée par le groupe [U2](#) dans son iconographie accompagnant les albums et les tournées à l'époque de [Achtung Baby](#) (dont dans une des vidéos de la chanson [One](#)) et [Zooropa](#). Lors de la tournée [Zoo TV Tour](#), le groupe irlandais utilisait des Trabant suspendues au-dessus de la scène, dont les phares avaient été remplacés par des projecteurs pour éclairer les musiciens.

Chapitre 02 : **Vous fumerez bien une petite dernière de Jean Charles Troutot (2009)**



Son atelier :



B/ Article vu sur : http://www.meetingcultural.fr/hauts_les_murs.php

Exposition-événement "Hauts les Murs"



Espace Commines 17, rue Commines 75003 Paris,
du 12 au 15 novembre 2009 de 10h à 20h,
Vernissage le jeudi 12 à partir de 18h30.

En 1989, le mur de Berlin tombait enfin après plusieurs décennies d'existence. Le monde entier s'est fait l'écho de cet événement qui marquait la fin d'un régime d'oppression. Cette référence au mur de Berlin n'est cependant pas exclusive : c'est un fil d'Ariane.

Aujourd'hui encore, des murs se construisent toujours dans nos sociétés contemporaines, comme autant de fortifications, palissades ou barricades que nous côtoyons au quotidien et qui hantent notre imaginaire collectif.

C'est autour du thème du mur sous toutes ses formes que les artistes engagent cette année le public : mur frontière, mur prison, mur manifeste, mur psychologique :

- 50 artistes plasticiens, peintres, sculpteurs, vidéastes, photographes, performeurs exprimeront leur propre vision du mur à travers leurs oeuvres spécialement conçues pour ces journées.

- En parallèle, ils érigeront un "Mur Témoin" au moyen de modules empilables personnalisés, une oeuvre commune monumentale de 3 mètres de hauteur sur 7 mètres de large sous la verrière de l'Espace Commines.

Des performances sont également prévues :

- "Murs de Mûres" de Carole Fonteneau
- "Videom@ne / du simple au double" de Silvia Tuccimei
- Projection d'une sélection de vidéos sur le thème "Hauts les Murs".



Artistes à la Bastille a choisi pour thème anniversaire de ses 20 ans, "les murs" en hommage notamment à la Chute du mur de Berlin, symbole de la guerre froide, abattu le 9 novembre 1989, dont le dernier kilomètre encore debout a été classé monument historique et est en cours de restauration.

"Hauts les murs" : quelques pistes de réflexion et d'inspiration...

Voici quelques pistes de réflexion transmises aux artistes plasticiens qui pourront envisager le thème sous son acception la plus large.

L'histoire nous a transmis de nombreux témoignages de murs : falaises naturelles, grottes de Lascaux, mur de Jérusalem dit des lamentations, la Kaaba à la Mecque, Muraille de Chine, mur d'Adrien en Ecosse, mur des fermiers généraux à Paris. Plus près de nous, le mur de l'Atlantique, les rideaux "de fer" ou de "bambou", le mur frontière entre les U.S.A. et le Mexique, les murs de nos cités, les murs d'église, d'enceinte de villes fortifiées, les murs d'asile (Sainte-Anne), les murs de caserne, de prison (la Bastille, la Santé, Guantanamo). Et puis ceux en cours de construction : le mur de séparation israélo-palestinien, les divers corridors sanitaires, etc.

Le mur est par nature une limite, une séparation naturelle ou artificielle érigée par les hommes : rochers, parois de caverne, mur de pierres (pierre sèche, pierre de taille, briques, moellon, bois), béton armé, grillage, fils barbelés... Le mur peut être aussi immatériel, une barrière psychologique: mur de silence, mur de la honte, mur d'incompréhension.

Le mur remplit des fonctions antinomiques : il identifie, protège, rassemble, et à la fois, il isole, sépare, discrimine. Le mur est à dessin haut, infranchissable, dépourvu d'ouverture : il présente un caractère défensif, dissuasif, rébarbatif. C'est un symbole de puissance ou de justice pour les uns, d'impuissance ou d'injustice pour les autres, de sécurité pour les uns et de privations pour les autres. Il a souvent une connotation négative, synonyme d'interdit : défense de franchir sans autorisation.

Le mur a un pouvoir de suggestion, d'inspiration et constitue un merveilleux support accessible à tous et aux artistes en particulier. Impression d'empreintes, de formes, de signes picturaux, le mur est à l'origine de l'art rupestre, et de nos jours de l'art urbain dont il témoigne de la vitalité. C'est un facteur favorable au développement de l'expression artistique : peinture pariétale, peinture funéraire, formes animales, abstraites, symboles religieux, écrits contestataires, tags, graffitis etc. Le mur fascine, intrigue, incite à la transgression positive, germe de mouvements artistiques.

Quelques avant-projets...



Géométrie urbaine **Claude Bastide**



"La Matière, la presse, le social" **Claire de Chavagnac-Brugnon**



Rostropovitch **Chantal Clément**



Jean-Charles
La cage est un
système fermé

A/ Article vu sur : https://www.francetvinfo.fr/culture/arts-expos/street-art/banksy-rend-hommage-a-basquiat-avec-deux-oeuvres-ironiques-a-londres_3346511.html

Banksy rend hommage à Basquiat avec deux oeuvres ironiques à Londres

La star internationale du street art dont on ignore toujours le visage et le nom a rendu un double hommage au peintre américain Jean-Michel Basquiat. Il a réalisé deux peintures murales à Londres, près du Barbican, le lieu où débute jeudi prochain une rétrospective consacrée à Basquiat. Deux fresques qui appuient là où ça fait mal.

Franceinfo - Laure Narlian (avec AFP)

France Télévisions

Publié le 18/09/2017 17:22 Mis à jour le 24/10/2018 12:16

Temps de lecture : 1 min.



Hommage de Banksy à Jean-Michel Basquiat à Londres, septembre 2017. (Instagram de Banksy)

L'une des deux fresques apparues le week-end dernier, est composée d'un personnage similaire à celui de l'oeuvre très connue de Basquiat "Boy and Dog in a Johnnypump" (1982), mais entouré ici d'agents de police en train de le fouiller.

Banksy, qui revendique ses oeuvres sur Instagram, précise dans le post ci dessous qu'il s'agit d'un portrait de "Basquiat accueilli par la Metropolitan Police (la police de Londres) -- une contribution non officielle à la nouvelle expo Basquiat". Sans doute une façon de souligner que si Basquiat, un jeune

t
i
c
l
e

r
é
d
i
g
é

p
a
r

artiste noir, vivait aujourd'hui, il ne serait pas forcément bien accueilli dans ce quartier de Londres.

<https://www.instagram.com/p/BZJETE9AlnS/?hl=en&taken-by=banksy>

La deuxième fresque se moque visiblement du Barbican. Elle montre une grande roue dont les nacelles ont été remplacées par des couronnes, l'emblème dont Basquiat, qui a commencé avec le graffiti, coiffait son nom d'artiste de rue, Samo. En bas de cette roue, des gens font la queue pour l'exposition au Barbican, "un lieu qui normalement s'empresse de nettoyer les graffitis", remarque Banksy sur Instagram.

<https://www.instagram.com/p/BZJELJiAmb5/?hl=en&taken-by=banksy>

La rétrospective Basquiat au centre culturel Barbican compte plus d'une centaine d'œuvres, mais aussi des photos, documents et vidéos rares. Mort le 12 août 1988 à 27 ans d'une overdose, l'artiste avant-gardiste Basquiat est récemment devenu l'artiste américain le plus cher de l'histoire dans le marché de l'art.

Connu pour ses fresques mêlant satire, poésie et militantisme, Banksy a récemment réagi au Brexit sur un mur de Douvres, au Royaume-Uni, avec la fresque d'un homme en train de casser une étoile du drapeau européen à coups de burin.

L'artiste britannique Banksy a lui aussi vu sa cote exploser sur le marché de l'art ces quinze dernières années, certaines de ses œuvres atteignant des centaines de milliers de dollars aux enchères. On n'ose même pas imaginer le prix stratosphérique que pourrait atteindre sa nouvelle fresque dédiée à Basquiat si elle était volée du mur et revendue aux enchères...

B/ Article vu sur : https://www.lemonde.fr/arts/article/2017/09/18/banksy-rend-hommage-a-basquiat-a-sa-maniere_5187484_1655012.html

Banksy rend hommage à Basquiat... à sa manière

Le street-artiste a réalisé deux fresques aux abords de la rétrospective Basquiat, qui ouvrira cette semaine à Londres.

Par [Emmanuelle Jardonnet](#)

Publié le 18 septembre 2017 à 20h43, modifié le 20 septembre 2017 à 10h55

Temps de Lecture 1 min.



L'une des deux fresques de Banksy à Londres. BANKSY

Au fil des ans, l'anonyme Banksy a su instaurer un rendez-vous fondé sur le suspense : on ne sait jamais quand et où il va apparaître, ni pour quel motif, si cela va être un projet d'ampleur ou une simple piquette de rappel de son mordant. Après une résidence sauvage d'un mois dans les rues de New York, l'ouverture d'un parc d'attractions dépressif en Angleterre, des fresques de soutien aux migrants à Calais, ou encore cette année l'ouverture d'un hôtel en Cisjordanie avec vue sur le mur de séparation, puis une réaction au Brexit (une fresque à Douvres d'un ouvrier du bâtiment en train

de casser une étoile du drapeau européen à coups de burin), le street-artiste britannique vient de s'inviter à la célébration londonienne de l'œuvre de Jean-Michel Basquiat.

Deux fresques – relayées par l'artiste sur son compte Instagram – sont ainsi apparues dimanche 17 septembre près du Barbican Center, centre d'arts du cœur de Londres qui s'apprête à accueillir une rétrospective du peintre américain d'origine haïtienne et portoricaine.

De l'underground à l'attraction touristique

La première montre une grande roue dont les nacelles sont des couronnes à trois pointes, signe distinctif des graffitis que Basquiat traçait sur les murs de New York, et qu'il a aussi utilisé sur ses toiles. La légende indique que l'exposition – nouvelle attraction touristique, donc – sera présentée au Barbican, « *lieu qui normalement s'empresse de nettoyer les graffitis* ».



Fresque de Banksy à Londres. BANKSY

L'autre représente le *Boy and Dog in a Johnnypump*, célèbre tableau de l'artiste où apparaissent une figure les mains levées et un chien. Banksy y a ajouté deux policiers en train de fouiller l'homme. Avec pour légende : « *Portrait de Basquiat accueilli par la Metropolitan Police* [la police de Londres] – *une contribution non officielle à la nouvelle expo Basquiat* ».

Le New-Yorkais, qui graffait sur les murs de sa ville en signant SAMO (pour « *same old shit* », soit « rien de nouveau ») en marge de son travail d'atelier, est récemment devenu l'artiste américain le plus cher de l'histoire : en mai, une de ses peintures s'est vendue 110,5 millions de dollars chez Sotheby's. L'ironique Banksy s'amuse à moquer la grand-messe organisée par l'institution pour

l'artiste issu de l'underground, mort d'une overdose en 1988 à l'âge de 27 ans... assurant au passage une publicité internationale à l'exposition, qui ouvrira ses portes jeudi 21 septembre.

[Emmanuelle Jardonnet](#)

C/ Article vu sur : https://en.wikipedia.org/wiki/Boy_and_Dog_in_a_Johnnypump

Boy and Dog in a Johnnypump



Artiste	Jean Michel Basquiat
Année	1982
Moyen	Huile sur toile
Mouvement	Néo-expressionnisme
Dimensions	240 cm × 420 cm (96 po × 164 po)
Emplacement	Institut d'art de Chicago , Chicago
Propriétaire	Ken Griffon

Boy and Dog in a Johnnypump est une peinture créée par l'artiste américain [Jean-Michel Basquiat](#) en 1982. L'œuvre, qui représente un garçon avec un chien, fait partie des [peintures les plus chères](#) jamais achetées. Il a été acheté pour plus de 100 millions de dollars en 2020, devenant le deuxième tableau le plus cher de Basquiat après *Untitled* (1982), qui a été vendu pour 110,5 millions de dollars en 2017. ^[1]

Historique

Boy and Dog in a Johnnypump a été exécuté par Jean-Michel Basquiat en 1982, qui est considérée comme son année marquante. Réfléchissant à cette période dans une interview avec *le New York Times* en 1985, Basquiat a déclaré: "J'avais de l'argent, j'ai fait les meilleures peintures de tous les temps." ^[2] Mesurant près de 14 pieds de large et 8 pieds de haut, la peinture représente un garçon noir squelettique et un chien peints dans un style similaire. Ils sont au centre de la toile dans le jet d'une bouche d'incendie à ciel ouvert. Une [pompe johnny](#) est un terme d'argot new-yorkais désignant une bouche d'incendie ouverte en été pour que les enfants puissent jouer dans l'eau. ^[3] Les couleurs chaudes suggèrent un "paysage d'été brûlant". ^[4]

En juin 2020, il a été rapporté que l'homme d'affaires et collectionneur d'art américain [Ken Griffin](#) avait acheté le tableau pour plus de 100 millions de dollars à l'homme d'affaires et collectionneur d'art américain [Peter Brant](#) . ^[5] ^[6] La collection Basquiat

de Brant a été exposée en 2019 à la [Brant Foundation](#) à New York. [7] La vente aurait été finalisée avant la [pandémie de COVID-19](#) plus tôt cette année-là. [4] Un porte-parole de [Citadel](#), la société d'investissement de Griffin, a publié une déclaration selon laquelle "la grande majorité de la collection d'art de Ken est exposée dans les musées pour que le public puisse en profiter. Il a également l'intention de partager cette pièce." [4]

Expositions

Ken Griffin, qui est administrateur et bienfaiteur financier de l' [Art Institute of Chicago](#), a prêté *Boy and Dog in a Johnnypump* au musée en juillet 2020. [4]

Le tableau avait déjà été exposé dans les institutions artistiques suivantes :

- *Jean-Michel Basquiat* à la Serpentine Gallery de Londres, mars-avril 1996. [8]
 - *Basquiat* au [Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris](#), octobre 2010-janvier 2011 ; [9] Fondation Brant à New York, mars-mai 2019. [7]
-