

Kombi Ticket

Drive-In

Kutschen, Oldtimer + Kunst



15. Juli – 10. September 2006

Ludwig Forum

für Internationale Kunst

Kombi Ticket

Drive-In

„Drive-In“ ist ein Zusammentreffen von Kutschen, Oldtimern und Kunstwerken im Ludwig Forum. Sechs Kutschen der Sammlung Moosbend stehen für einen internationalen Parcours durch verschiedene Staaten Europas und der USA. Fünf Oldtimer des Deutschen Automobil-Veteranen-Clubs Aachen (Präsident Manfred Neuner), repräsentieren einen Zeitraum von der ersten Dekade bis zu den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts. Die fünf im Forum präsentierten Positionen zeitgenössischer Künstler, die sich dem Thema Auto und Kutsche widmen, bilden ein Bindeglied zwischen historischen Gebrauchsdesign und den „Freien Künsten“. Die Kutschen der Jahrhundert-

wende und rare Oldtimer begegnen darüber hinaus etwa 100 Meisterwerken der Sammlung Ludwig in thematischen Ensembles.



Robert Rauschenberg,
„Visual Autobiographie“,
1968. Sammlung Ludwig.
VG Bild-Kunst, Bonn 2006.
Foto: Anne Gold

Kutschen

Wer kennt nicht die atemberaubenden Kutschenfahrten in den Reiseberichten des 18. und 19. Jahrhunderts, etwa Casanovas abenteuerliche Flucht oder Goethes berühmte Italienreise.

Erst seit der Erfindung der schwingenden Fahrgestellaufhängung im 15. Jahrhundert spricht man von einer „Kutsche“, die so zum komfortablen Reisegefährt und Statussymbol der gehobenen Gesellschaft wurde. Die obligaten Bildungs- und Entdeckungsreisen der „upper class“ des 18. Jahrhunderts wiesen der Kutsche schließlich eine neue bedeutende Rolle zu, charakterisierten sie als standesgemäße wie praktische Ausstattung in der „Fremde“. Wie eh und je sind die Kutschen noch heute prachtvolle Requisiten monarchischer Zeremonien; im Alltag erinnern jedoch nur noch vereinzelte Relikte – etwa Tor-einfahrten oder Remisen – an die große Zeit der Kutschen.

Gezeigt werden in der Ausstellung keine musealen Luxusfahrzeuge, sondern Alltagsfahrzeuge aus dem sogenannten „Goldenen Zeitalter“ des Kutschenbaus. Die Blütezeit der Kutschenindustrie war durch gestalterischen wie technischen Einfallsreichtum gekennzeichnet und brachte zahlreiche unterschiedliche Wagentypen hervor: Es wurden spezialisierte Nutzfahrzeuge gebaut, für den privilegierten Tourismus wurden neue Reisefahrzeuge entworfen, und im Zeichen der neuen Freizeitgestaltung der Wohlhabenden gab es offene Kutschen zum Promenieren oder für die Landpartie, Kutschen, die sich zum Tribünenplatz für Pferderennen umrüsten ließen und sogar modische Damenselbstfahrer. Um der Etikette zu genügen, besaß man stets mehrere Kutschen für verschiedene Anlässe. Zur Etikette gehörte auch der ausgewiesene

**Drag, 1890,
Holland & Hol-
land, London.**
Sammlung
Moosbend



Oldtimer

Platz für Groom und Lakaien mit festgelegtem Kleider- und Verhaltenskanon. Um nicht nur verschiedene Kutschen-Typen, sondern auch die im Kutschenbau tonangebenden Länder zu berücksichtigen, wurden folgende Exponate ausgewählt: eine Drag als geschlossene Reisekutsche aus England, ein Omnibus aus Frankreich, eine Break-Wagonette aus den Vereinigten Staaten, ein offener Cavalier-Wagen aus Österreich, ein 3/4 Coupé aus Deutschland und ein Tandem, ein sportlicher Zweisitzer aus Holland. Kutschen sind ein lebendiger Spiegel der Industrie- und Wirtschaftsgeschichte, aber auch der Gesellschafts- und Sozialhistorie. Sie bieten einen erlebbaren Einblick in technische Neuerungen und veranschaulichen lebendig den Lebensstil von Adel und Großbürgertum.

Mit der Geburtsstunde des Automobils wurden Kutschen um die Jahrhundertwende aus dem Straßenbild allmählich verdrängt. Die Mengelbier-Kutsche von 1895 und der Fafnir von 1911 führen Aachener Erfindungen aus dieser Übergangszeit vor. Um 1900 herrschte in Aachen die höchste Dichte von Automobil-Fabriken im ganzen Deutschen Reich. Einer der ältesten Hersteller von Kraftfahrzeugen war die aus einer Nadelfabrik hervorgegangene Firma Fafnir Werke AG – benannt nach dem Drachen der Nibelungensage. 1904 brachte Fafnir ein variables Baukastenprinzip zum Selbstbau eines Automobils heraus und wurde in den zwanziger Jahren auch durch Autorennen bekannt.

Chevrolet, 1926.
DAVC

Fafnir, 1911.
Sammlung Konsul Klaus Pavel

Mercedes 190 SL, 1955.
DAVC



Die Automobilhersteller der USA trumpften wie auch bereits beim Kutschenbau mit einer unschlagbaren Preispolitik auf. Um gegen den legendären Verkaufsschlager von Ford, Tin Lizzy, das erste Fließband-Auto, anzutreten wurde 1911 die Firma Chevrolet gegründet, die ab 1918 zu General-Motors gehörte und schon bald zu einem der drei marktbeherrschenden Großunternehmen US-Amerikas avancierte. Mit dem Chevrolet von 1926 wird auch der Flair der zwanziger Jahre in Amerika lebendig – das Goldene Zeitalter von Jazz, Art Deco und Hollywood, aber auch die Zeit der großen Depression mit Börsenkrach und Prohibition.

Der Citroën-LKW von 1927 dagegen repräsentiert den gewöhnlichen Arbeitsalltag in Europa. Im Sektor der Nutzfahrzeuge existierten schon in den frühen zwanziger

Jahren zahlreiche Spezialanfertigungen – vom Kühltransporter, Kipper oder Militärfahrzeug bis zur rollenden Werbung auf Rädern. Von Beginn an hatte sich Citroën wie auch Renault und Peugeot an amerikanischen Strategien orientiert und 1919 die Fließbandmassenproduktion in Europa eingeführt. Durch spektakuläre Werbekampagnen wie zum Beispiel Wüstendurchquerungen warb Citroën in den zwanziger Jahren für die Zuverlässigkeit seiner Fahrzeuge.

Ohne die Erfindungen von Gottlieb Daimler und Karl Benz um 1885 wäre das Automobil nicht denkbar, doch erst 1926 gründeten die beiden Partner gemeinsam die Daimler-Benz AG, deren Automobile gleichermaßen für technische Neuerungen wie gesellschaftlichen Status standen. Eine der von Daimler-Benz geschaffenen Ikonen des Industriezeitalters ist sicherlich der 190 SL, der 1954 als graziler Zweisitzer und Frauensportwagen vorgestellt wurde. Das Auto repräsentiert die Epoche zwischen Wirtschaftswunder und den



Kunst

Eskalationen des Kalten Kriegs. In die Schlagzeilen um den ersten großen medienwirksamen Gesellschaftsskandals jener Zeit geriet der 190er SL, als 1957 die prominente Frankfurter Prostituierte Rosemarie Nittrbit, eine passionierte SL-Fahrerin, ermordet wurde.

BMW – im Firmenlogo noch als Flugmotorenhersteller erkennbar – war Ende der zwanziger Jahre in die Automobilbranche eingestiegen. Dem Wunsch der Nachkriegszeit nach einem wendigen, preisgünstigen Kleinauto entsprechend, brachte BMW 1955 die berühmte Isetta heraus. Als - bedingt familientauglicher - Garant für eine neue, erschwingliche Mobilität wurde die Isetta neben dem Goggomobil von GLAS zum erfolgreichsten Fahrzeug Deutschlands dieser Zeit. 1962, als die Ansprüche an Motorleistung und Komfort längst gestiegen waren, wurde die Fertigung der „Knutschkugel“ eingestellt.

Die im Forum präsentierten Werke zeitgenössischer Künstler zum Thema Auto oder Kutsche durchbrechen symbolisch die Entwicklungsgeschichte von der beschaulichen Kutschenfahrt zum Geschwindigkeitsrausch: Wie ein geplatzter Luftballon wirkt die schlaffe Hülle des von Vera Sous nachgenähten Peugeot 106. Der feste Metallkörper des ausgedienten Autos der Künstlerin wurde in ein amorphes, zusammengesacktes Gebilde verwandelt, das sich als Außenhaut über andere Objekte legen lässt und so zahlreiche Metamorphosen möglich macht.

Tobias Rehberger ließ den legendären Mercedes C111 in Thailand nach Abbildungen von Spielkarten nachbauen. Den Super-Sportwagen der siebziger Jahre gab es nur als Versuchsfahrzeug und als Abbildung in Auto-Quartettspielen. Rehbergers Nachbau wirkt dem Original gegenüber verzerrt, „mißraten“, „billig“. Rehberger selbst

Peter Brüning,
„Legenden Nr.
16/64“ (Aus-
schnitt), 1964.
Sammlung Ludwig.
VG Bild-Kunst,
Bonn 2006.
Foto: Anne Gold



gab seinem fernöstlichem Billig-nachbau spöttelnd den Namen „Sam-Tam-Po“ – was soviel wie Papaya-Salat bedeutet. Die vielfach als Vertreter Deutschlands gewertete Automobilmarke Mercedes unterzog er so gelindem Spott.

Stefan Sous' „Taxi“ ist komplett zerlegt und hat wortwörtlich jegliche Bodenhaftung verloren. Die unbehandelten weißen Einzelteile der Karosserie sind nach Art einer Explosionszeichnung aufgefächert angeordnet und wirken wie eine 3D-Rekonstruktion fossiler Funde. Urzeitfund und technische Studie überlagern einander. So entlockt Sous dem technischen Nutzgegenstand skulpturale Qualitäten und zeigt seine Kunst als 'Röntgenblick'.

„Flöhtüh! Flöhtah!“ von Agnes Meier-Brandis parodiert die Gattung Road Movie, jenes Genre also, das in den 1960er und 1970er Jahren Straßen und Verkehr als Metapher für ein rastloses Unterwegssein in den Mittelpunkt stellte. Mit dem Film gab die Künstlerin symbolträchtig ihren Abschied von der Düsseldorfer Akademie. Sie präsentiert den „Künstler“ so als Schauspieler, das Automobil als Requisit persönlicher Biographien und antwortet dem Kult um das Auto, das einen festen Platz in den Familiengeschichten der Nachkriegszeit einnimmt.

Roland Mertens schließlich ließ sich durch das Thema Flohzirkus inspirieren. Zu dessen Hauptattraktionen gehören winzige Kutschen, die von Flöhen gezogen werden. Mertens vergrößert ein solches Gefährt um ein Vielfaches und läßt den Betrachter dabei symbolisch schrumpfen. Neben den realen Kutschen erscheint so ein „überdimensioniertes Spielzeug“, das Maßstäbe in Szene setzt.

100 Werke der Sammlung Ludwig bilden mit Kutschen, Oldtimern und neuester Kunst thematische Ensembles. So entstehen ebenso überraschende wie widerspruchsvolle Verbindungen zwischen historischem Design und zeitgenössischer Kunst.

Dr. Annette Lagler

Titelabbildungen:
BMW Isetta 250, 1958. DAVC
Body Break, um 1890, Holland & Holland,
London, Sammlung Stief, Augsburg

Übersetzungen/Translation
Holger Hermannsen
Gestaltung/Design
DDT2w
Dusan Totovic, Werner Wernicke

Kombi Ticket

Drive-In

'Drive-In' combines carriages, historical cars and artworks in the Ludwig Forum. Six carriages from the Moosbend collection offer a tour through various European countries and the USA. Five historical cars from the Deutscher Automobil-Veteranen-Club Aachen presided by Manfred Neuner represent the time from the beginning 20th century until the 1960s. Five positions of contemporary artists who have worked with carriages and cars establish a link between fine historical design and the fine arts. Carriages from the turn of the century and rare historical automobiles are furthermore confronted with about 100 masterpieces of the Ludwig Collection in thematic groups.

Carriages

We all know the breath-taking coach rides from travel reports of the 18th and 19th century, such as Casanova's adventurous escape or Goethe's famous journey to Italy. The sprung carriage (as opposed to the wagon) is an invention of the 15th century that hence became a comfortable traveling vehicle and status statement of the noble society. The common practice of educational and discovery travels undertaken by bourgeois circles in the 18th century gave the carriage a new role as both a dignified and practical equipment when being far from home. State-coaches have never ceased to be magnificent requisites in royal ceremonies; in today's cities, however, only a few details such as old coach houses and arched doorways still tell of the grand old time of carriages. The exhibition does not show deluxe carriages that are pure museum pieces but vehicles that were actually in daily use during the golden era of carriages.

Cavalier Break,
ca 1888,
Lohner Wien.
Collection Moosbend



Historical cars

In that time, the guild of coach-builders was highly inventive in the fields of technical and aesthetic design and created a wealth of different carriage types: Specialized transport carriages, travel carriages for the upcoming tourism (at least for the few who could afford) and open, much admired representational coaches that served for the occasional day trip or pleasure excursion, carriages that could be turned into a portable first-row seat for watching a horse-race and even stylish lady buggies. In order to satisfy the etiquette it was quite common to have more than one carriage for different occasions. The etiquette also required that these were equipped with enough space for groom and lackeys who had to follow a strict code of dress and behavior. In order to represent both the leading nations of coach-builders and at least some of the many different types the following exhibits have been selected: a Drag (a closed travel coach from England), an omnibus from France, a Break-Wagonette from the USA, an open Cavalier Coach from Austria, a 3/4 coupé from Germany and a Tandem (a two-seated sports-coach from Holland). Carriages give us an insight in the economical, industrial and social history, they demonstrate the technical novelties of the time and give us an idea of what life was like for the noble and upper classes.

With the invention of the automobile, carriages gradually disappeared from the streets around the turn of the century. The Mengelbier carriage from 1895 and the Fafnir car from 1911 show models that were constructed in Aachen during that time of transition. Around the year 1900, Aachen actually had the highest concentration of automobile factories in whole Germany. One of the oldest car manufacturers was the Fafnir Werke AG (baptized after the dragon from the Nibelung saga). In 1904, Fafnir offered a do-it-yourself kit for building your own car; in the 1920s they were a well-known name in car races.

The trump card of the US industry was their unbeatable price for both carriages and cars. In order to compete with Ford's legendary mega-seller and first assembly line product, the Tin Lizzy, the Chevrolet company was founded in 1911 – from 1918 on part of General Motors and soon one of the three market leaders in the US automobile industry. The Chevrolet from 1926 evokes the flair of the 1920s in America, the golden age of jazz, Art Déco and Hollywood, but also the time of the Great Depression, the Wall Street Crash of '29 and the Prohibition.

The Citroën van from 1927 represents the typical work life in Europe at that time. Transport cars had already been surprisingly specialized in the 1920s; freezer trucks, dump trucks, military vehicles and rolling billboards were nothing uncommon. Citroën, Renault and Peugeot soon copied American production methods and introduced the assembly line in 1919. In spectacular advertising campaigns such as crossing a desert by car, Citroën advertised the reliability of their cars.

The automobile would not exist without the inventions Gottlieb Daimler and Carl Benz made around 1885. Yet it took until 1926 before they founded the Daimler-Benz AG whose cars were characterized by technical sophistication and luxury. One of Daimler-Benz' icons of the industrial age certainly is the 190SL, an elegant two-seated sports-car from 1954 not exclusively but especially attractive for women. This car represents the time between the 'economic miracle' of post-war Germany and the escalation of the cold war. The yellow press had one of its first major scandals when prominent prostitute and passionate 190SL driver Rosemarie Nitribit from Frankfurt was murdered under mysterious circumstances.

BMW, their logo still showing that their former involvement in the construction of airplane engines, turned to automobiles towards the end of the 1920s. In reply to the general demand for a small, flexible and reasonably priced car in post-war Germany, BMW came up with the famous Isetta in 1955. Representing a new and affordable way of being mobile, the Isetta and the similar Goggomobil by GLAS became the most successful cars in Germany of the 1950s. By 1962 the demand for comfort and speed had increased considerably so that BMW stopped the production of the so-called knutschkugel ('petting bubble') with its limited 'family compatibility'.



Ralph Ladell Goings,
„Pauls Corner“,
1970. Collection Ludwig.
VG Bild-Kunst, Bonn
2006

Art

The exhibited works of contemporary artists symbolically comment the history of acceleration from a contemplative coach ride to a modern high-speed car. Vera Sous has seen a Peugeot 106 from tarpaulin. The solid car body of the artist's old car has been turned into an amorphous, slack mass that reminds of a burst balloon and can be used as a skin for other objects and thus makes various metamorphoses possible.

Tobias Rehberger had the legendary Mercedes C111 rebuilt in Thailand using images from playing cards. The sports-car from the 1970s only existed as a prototype but was depicted on some collection cards for children. The rebuild looks somewhat strange

compared to the original, like a cheap imitation where something has gone wrong. Rehberger branded his East Asian low-cost remake the Sam-Tam-Po – which means papaya salad.

The taxi by Stefan Sous has been completely taken apart and has lost any ground contact. The untreated white parts of the bodywork have been arranged like a technical 3D drawing. At the same time and quite in contrast to the aspect of technology, they also remind of prehistoric skeletons from a natural history museum.

„Flöhtüh! Flöhtah!“ by Agnes Meier-Brandis is a road movie, the genre that in the 1960s and 1970s served as a metaphor of constant restlessness and being on the move. The film was the artist's diploma work at the art academy in Düsseldorf.

Roland Mertens has been inspired by the flea circus, one of its main attractions being tiny carriages drawn by fleas, and has built a scaled-up version of a flea carriage.

100 works of the Ludwig Collection are gathered in thematic groups together with carriages, historic cars and new works of contemporary art to create an entertaining combination of design and art from the 20th century.

Dr. Annette Lagler



Ludwig Forum

für Internationale Kunst

Jülicher Straße 97-109
52070 Aachen
Telefon 0241/1807-104
Di.-So. 12.00-18.00 Uhr
www.ludwigforum.de

Während der Weltreiterspiele
20.08.-03.09.06
täglich 11.00-20.00 Uhr



Anfahrt

Bus

ab Hauptbahnhof oder Bushof
mit den Linien 1, 11, 16, 21, 46, 52
bis Haltestelle Ludwig Forum

PKW

aus Richtung Düsseldorf/Köln/Lüttich
ab Aachener Kreuz A 544 bis Europa-
platz, Beschilderung folgen;
aus Richtung Maastricht/Antwerpen:
A4 bis Abfahrt Würselen, Krefelder Str.
Richtung Zentrum, Beschilderung folgen.
Parkplätze vorhanden.

Museumsshop und Restaurant
erwarten gerne Ihren Besuch.

Für Förderung und Unterstützung
danken wir herzlich:



Kulturpartner



Im Rahmen des Kulturprogramms
der Weltreiterspiele 2006

KombiTicket

Sommerprogramm 2006

15.07.-10.09.06
Eröffnung: Fr 14.07.06, 20.00 Uhr

Drive-In

Kutschen, Oldtimer und Kunst

Pferdestärken

Eine Ausstellung für Pferdefans
jeden Alters

Jörg Immendorff

Sonderraum anlässlich der Ausstellung
im Eurogress



Jörg Immendorff, „Palette“, 1979.

Sammlung Ludwig. VG Bild-Kunst, Bonn
2006. Foto: Anne Gold

16.07.-10.09.06
Eröffnung: Sa 15.07.06, 20.00 Uhr
zur „Langen Nacht der Museen“

Im Atelier

Ein Besuch bei Künstlern der EUREGIO

Werke Aachener Künstler

aus der Sammlung Ludwig

15.07.06, ab 21.00 Uhr
Zu Tisch – Kunstkosten!
Projekt Tischgalerie

14.08.-05.09.06
Schlafende Giganten
Installation mit aufblasbaren Pferde-
skulpturen von Max Streicher
auf dem Dach des Ludwig Forums