

MASTER PIECES

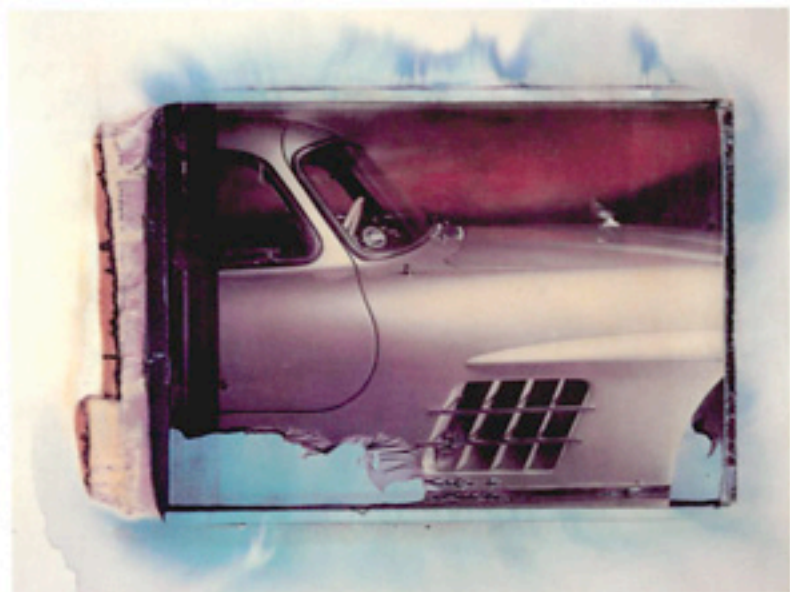


FOTO-TRANSFERS VON WERNER PAWLOK

edition cantz

Automobile Meisterleistungen werden zu künstlerischen »Master Pieces« - der Fotograf Werner Pawlok ließ sich inspirieren durch die historischen Automobile im Mercedes-Benz-Museum, die neben lebendigem Erfindergeist, handwerklichem Talent und technischer Perfektion vor allem auch kulturgeschichtliche Meilensteine darstellen. Sie verkörpern den Aufbruch in eine neue, unbekannte Dimension der Mobilität, die die Moderne geprägt und ihr ihre spezifische Dynamik gegeben hat. Gleichzeitig sind diese Automobile durch die geschichtliche Distanz auch zu Objekten mit ganz eigener ästhetischer Geltung geworden.

Mit speziellen Lichtarrangements und einer Sofortbildkamera, die 50 x 60 cm große Foto-Unikate produziert, lichtet Werner Pawlok Mercedes-Benz-Klassiker vor gemalten Hintergründen ab. Kreativ, in seiner speziellen Technik, überträgt er das Original auf Leinwände. So entstehen Kunstwerke, die in ihrer Textur an Gemälde alter Meister erinnern. Es sind keine Automobil-Fotografien im herkömmlichen Stil, sondern die Objekte leben in einer anderen Welt, sind oft verfremdet, auf Details reduziert und erscheinen in einer ungewöhnlichen Perspektive.

Offenheit für neue Ideen in der künstlerischen Auseinandersetzung ist ein Grundsatz der Mercedes-Benz Kulturförderung, insbesondere auf dem Gebiet der Fotografie. Kunst und Kultur bedürfen der privaten Förderung. Unsere Initiative ist - wie wir meinen - gelungen, und nicht nur Autoliebhaber werden den Reiz der »Master Pieces« entdecken.

Helmut Werner
Stellv. Vorstandsvorsitzender der Mercedes-Benz AG

Great automotive achievements become artistic "Master Pieces" - the photographer Werner Pawlok was inspired by the historical cars in the Mercedes-Benz Museum. Besides genius, manual skills and technical perfection, these automobiles portray after all milestones in the history of civilization. They represent the emergence of a new previously unknown dimension of mobility, which has moulded the modern age and has given it its particular vigour. These cars have at the same time, throughout history, become objects with their own aesthetic appeal.

With special light arrangements and an instant camera, in the size of 50 x 60 cm, Werner Pawlok takes photographs of the Mercedes-Benz classic cars in front of painted backgrounds. Creatively he then transfers them in his special technique on canvas. Thus works of art are created which in their texture resemble old master paintings. These are not photographs of cars in the conventional style. The objects live in a different world, are often estranged, reduced on details and presented in an unusual perspective.

To be open for new ideas in artistic movements is a principle of Mercedes-Benz cultural promotion, particularly in the field of photography. Art and culture need private support. Our initiative, we believe, was successful and not only those who are fond of cars will discover the attraction of the "Master Pieces".

Helmut Werner
Deputy President of the Board of Management
of Mercedes-Benz AG

Des chefs-d'œuvres automobiles deviennent des »Master Pieces« artistiques - Werner Pawlok, le photographe, était inspiré par les modèles anciens exposés au musée Mercedes-Benz. Outre la grande créativité, le talent artisanal et la perfection technique qu'ils incarnent, ces automobiles représentent également des pierres milliaires dans l'histoire de la civilisation. Ils marquent le début de l'époque moderne caractérisée avant tout par une nouvelle dimension de la mobilité qui lui confère son dynamisme propre. Avec le recul historique, ces automobiles sont aussi devenues des objets d'une valeur esthétique particulière.

Avec des arrangements d'éclairage spéciaux et son appareil à développement instantané qui permet de réaliser des photos uniques de format 50 x 60 cm, Werner Pawlok a photographié des modèles Mercedes-Benz classiques devant des décors peints, choisissant avec soin ses éclairages. Il les a ensuite transposés créativement sur toile selon la technique qui lui est propre. Il en résulte de véritables œuvres d'art rappelant, par leur texture, les tableaux des maîtres anciens. Ici il ne s'agit pas de photographies automobiles traditionnelles: les objets sont en effet plongés dans un autre monde, ils sont étrangers, réduits à certains détails et se présentent dans une perspective inhabituelle.

L'un des principes du mécénat culturel Mercedes-Benz repose sur l'ouverture aux idées nouvelles dans le domaine artistique et plus particulièrement en photographie. L'art et la culture ont besoin de mécènes privés. Nous sommes heureux des résultats de notre initiative et sommes convaincus que les passionnés de voitures ne seront pas les seuls à succomber aux attraits des »Master Pieces«.

Helmut Werner
Membre Suppléant du Directoire
de Mercedes-Benz AG

MASTER PIECES - einerseits Meisterstücke in Design und Technik auf Rädern, Automobile, die heute nur bei besonderen Anlässen auf Straßen fahren und sonst in Museen und Garagen von Sammlern gehegt und gepflegt werden, andererseits Meisterstücke der Fotografie, gekonnte Lichtinszenierungen, auf Leinwand übertragen, wie gemalt in altmeisterlicher Manier. Zur Einstimmung auf Werner Pawloks schöne Auto-Bilder habe ich ein bißchen im Zettelkasten gewühlt, aber nichts Brauchbares gefunden. Dann bin ich weg in die Buchhandlung.

Die »Automobilmachung« fällt mir dort in die Hände, ein neues Buch mit garstigen Bildern und Texten über die Entwicklung des Automobils unter dem Sprayer-Motto: »Kars Kill!«. Warum lege ich den Band wieder zurück und schleiche mich mißmutig aus dem Laden? Weil ich schon wieder dieses widersprüchliche gesellschaftliche Bewußtsein, das uns an das Auto bindet, zu rekonstruieren versuche. Die Kritik an der Automobilisierung konnte an der Faszination des Automobils wenig ändern.

Dabei ging's doch scheinbar unaufhaltsam zu Ende mit der »ungebundenen Circulation der Individuen« (Michael Haberlandt, 1900); der Nürburgring wurde Ende der 60er Jahre verkürzt und dennoch hält die Diskussion um den automobilen Rennsport bis heute an, Niki Lauda steigt nach einem zweiten Anlauf schließlich ganz aus dem Rennengeschehen aus, und dieser Sport hat immer noch seine massenpsychologische Ventilfunktion. Janis Joplin spottet 1971 über Gott und das Auto »Oh Lord won't you buy me a Mercedes-Benz«, aber der wirkliche Traum der Beat- und Hippie-Generation der 60er und 70er Jahre lebt »on the road«, hinter dem Steuer oder im Motorradsattel der Freiheit entgegen. Ölkrise, Benzinschock, der Pädagoge Ivan Illich setzt 1974 vorsorglich schon einen Grabstein für das Auto mit seinem Standardwerk »Die sogenannte Energie-Krise oder die Lähmung der Gesellschaft. Das sozialkritische Quantum der Energie«.

MASTER PIECES - this means, first of all, masterpieces of automotive design and engineering, cars which today are driven only on special occasions and are otherwise lovingly tended in museums and collectors' garages; it also means masterpieces of photography, masterly lit productions transferred on canvas, as if painted in the old masters' fashion. To tune myself in to Werner Pawlok's impressive car pictures, I rummaged a bit through my notes but didn't find anything useful. So I went off to the bookshop.

There, I come across a book entitled "Automobilmachung" ("automobilisation"), a new book with nasty pictures and texts about the development of the car under the graffiti sprayers' motto "Kars Kill!". Why do I put the book back on its shelf and leave the bookshop in a rather morose mood? Because I once again find myself trying to re-construct that controversial social awareness that ties us to the car. The criticism of motorisation has done little to change the fascination emanating from cars.

For all that, "the unrestricted circulation of individuals" (Michael Haberlandt, 1900) seemed to come inexorably to an end. At the end of the sixties, the Nürburgring race track was shortened and yet the discussion about motor racing has continued to this day. Niki Lauda finally retires from motor racing having made a second attempt, and yet this sport still has the mass-psychological function for letting off steam. In 1971, Janis Joplin mocks at God and the car by singing "Oh Lord won't you buy me a Mercedes-Benz", but the real dream of the beat and hippie generation of the sixties and seventies lives "on the road", moving towards freedom behind the wheel of a car or on a motorbike. Then comes the oil crisis and fuel prices skyrocket, with what appears to be great foresight, the educationalist Ivan Illich creates a tombstone for the motor vehicle with his standard work "Die sogenannte Energie-Krise oder die Lähmung der Gesellschaft. Das sozialkritische Quantum der Energie" ("The so-called energy crisis or the paralysation of society. The socio-critical quantum of energy").

MASTER PIECES. De véritables chefs d'œuvre sur roues en matière de design et de technique, des voitures qui sortent rarement des musées et des garages de leurs collectionneurs, où elles sont entretenues et bichonnées; mais également des chefs d'œuvre de la photographie aux jeux de lumière savants, transposés sur toile à la manière des maîtres anciens. Souhaitant me préparer aux superbes photos de voitures de Werner Pawlok, je cherche un peu dans notre fichier, mais ne trouve rien d'intéressant et décide d'aller faire un tour à la librairie.

Je tombe tout de suite sur un nouvel ouvrage intitulé «Automobilmachung» («l'auto mobilisation») qui contient d'horribles photos et des commentaires sur l'évolution de l'automobile du style graffiti «Kars Kill!». Je repose le livre et quitte la librairie de mauvaise humeur. Pourquoi? Parce que je sais bien que je suis en train de reproduire cette conscience sociale, totalement contradictoire, qui nous lie à la voiture. Les critiques adressées à la motorisation n'ont en rien atténué la fascination exercée par la voiture.

Et pourtant, il semble bien que «la libre circulation des individus» courre depuis toujours à sa perte (Michael Haberlandt, 1900). Le Nürburgring a été raccourci à la fin des années soixante, mais les polémiques au sujet des courses automobiles sont loin d'être finies. Après un second départ, Niki Lauda décide de quitter pour de bon la compétition automobile, et pourtant ce sport remplit toujours une fonction d'échappatoire psychologique de masse. Avec sa chanson intitulée «Oh Lord, won't you buy me a Mercedes-Benz» (1971), Janis Joplin tourne en dérision à la fois Dieu et les voitures, mais le véritable rêve de tout Beatnik et Hippie des années 60 et 70 est de vivre «on the road», que ce soit derrière un volant ou à moto. Crise du pétrole, choc pétrolier: en 1974, l'ouvrage standard du pédagogue Ivan Illich, «Die sogenannte Energie-Krise oder die Lähmung der Gesellschaft. Das sozialkritische Quantum der Energie» («La soit disant crise énergétique ou la paralysie de la société. Le quantum d'énergie socio-critique»), est une véritable épitaphe dressée à la mémoire de l'automobile.

Aber es werden die Richtgeschwindigkeit eingeführt, der Katalysator, alternative Energien probiert und ansatzweise nutzbar gemacht, der öffentliche Nahverkehr optimiert und immer ist das Automobil noch ein geniales, wenn auch immer mehr zweckrationales Verkehrsmittel. Volkes Zorn kollidiert mit Volkes Traum und das Auto bleibt Homo Fabers Lieblingsspielzeug.

Das Münchner Stadtmuseum hat 1986 eine Ausstellung zum Thema »Alptraum Auto« gemacht. Haben da nicht einige Besucher ganz hörbar mit dem Autoschlüssel geklimpert und hat man nicht auch nach einem Vortrag von Ivan Illich ein Taxi bremsen und wieder anfahren hören?

Die Kritik am Automobil hat die Kritiker nie davon abgehalten, es zu benutzen. So sieht auch der Kulturwissenschaftler Martin Scharfe die gegenwärtige Diskussion (er schreibt das 1990) nur dann vernünftig geführt, wenn auch die, die sich als Kritiker verstehen, die Faszination ernstnehmen, die vom Auto ausgeht. Also Achtung Autofahrer, auf diesem Abschnitt kommt Ihnen die Kulturkritik auf der falschen Fahrbahn entgegen, halten Sie sich bitte ganz rechts: Auch der Geisterfahrer ist ein Phänomen der letzten zwanzig Jahre.

Die Neigung, vom überkommenen Kanon abzulassen und die Welt ein wenig komplexer zu betrachten, ist bei Spezialisten schon immer schwach gewesen. Erst hundert Jahre nach ihrer Erfindung ist die Fotografie durch den französischen Gelehrten René Huyghe in den Zusammenhang einer universalen Geschichte der Bildenden Künste gebracht worden. Kurios ist, daß Louis Daguerre, der große Fotopionier, selbst Maler war, daß seine Erfindung von Paul Delaroche mit den Worten begrüßt wurde: »Von heute an ist die Malerei tot!«, und viele bildende Künstler des 19. Jahrhunderts auch bemerkenswerte Fotografen waren. Erst heute scheint der gemeinsame Blick auf beide Phänomene etwas verständlicher zu sein.

Then however, recommended speeds are introduced along with the catalytic converter; alternative sources of energy are tested and tentatively made available for use; local public transport is improved and yet the car remains an ingenious albeit functional means of transport. People's anger collides with people's dream, and the car remains homo faber's favourite toy.

In 1986, the Münchner Stadtmuseum showed an exhibition on the subject of "The car - a nightmare". And didn't some of the visitors audibly jingle their car keys in their pockets, and didn't one hear a taxi brake and start off again after a lecture given by Ivan Illich?

The criticism of the motor vehicle has never prevented the critics from using it. The cultural anthropologist Martin Scharfe wrote in 1990 that the current discussion can only be conducted in a reasonable manner if those who see themselves as critics also take the fascination emanating from the car seriously. So watch out, car drivers! In this area, cultural criticism is coming towards you on the wrong lane, so you better keep as far to the right as possible: travelling in the wrong direction, in the oncoming traffic's lane, is also a phenomenon of the last twenty years.

There has always been little inclination on the part of specialists to leave their trodden paths and gain a little more complex picture of the world. It was only 100 years after its invention that photography was seen as part of the universal history of the fine arts by the French scholar René Huyghe. The strange thing was that Louis Daguerre, the great pioneer in photography, was himself a painter, and that his invention was welcomed by Paul Delaroche with the words: "From today on the act of painting is dead." Indeed, many 19th century painters and sculptors were also remarkable photographers. But only nowadays the correlations between the two phenomena seem to be a little more comprehensible.

Cependant, des mesures visant à réduire la vitesse sur route ont été introduites, le catalyseur a été inventé, les énergies de remplacement, dont certaines sont déjà utilisables, ont fait l'objet de nombreuses recherches, les réseaux de transports en commun se développent de jour en jour. D'un autre côté, la voiture reste encore un moyen de transport tout simplement génial mais de plus en plus rationnel. La colère des hommes est en contradiction avec leurs rêves et la voiture reste le jouet préféré de l'homo faber.

En 1986, le Münchner Stadtmuseum a organisé une exposition, dont le thème était «Le cauchemar automobile». Est-ce qu'il n'y avait pas quelques visiteurs qui en regardant l'exposition ont agité leur trousseau de clés de voiture? Est-ce qu'on n'a pas entendu le freinage et le démarrage d'un Taxi après une conférence tenue par Ivan Illich quand il a quitté la salle?

Les critiques adressées à la voiture n'ont jamais empêché leurs auteurs de prendre le volant. Martin Scharfe, spécialiste des questions socio-culturelles, en conclut que le débat actuel (1990) ne pourra être mené sérieusement qu'à partir du moment où les plus ardents adversaires de l'automobile admettront la fascination exercée par la voiture. Automobilistes, soyez donc sur vos gardes! Vous risquez en effet d'être atteints de péril fouet par la critique: serrez à droite! Les chauffards à contre sens sont aussi un phénomène des 20 dernières années.

Les spécialistes ont toujours eu du mal à sortir des sentiers battus et à admettre que le monde est un peu plus complexe qu'ils ne le croient. Ce n'est que 100 ans après l'invention de la photographie que le savant français René Huyghe a réussi à la faire reconnaître comme un élément de l'histoire universelle des arts plastiques. Il est intéressant de noter que le pionnier de la photo Louis Daguerre était aussi peintre, que Paul Delaroche a salué son invention en disant: «A partir d'aujourd'hui, la peinture est morte» et que de nombreux artistes du 19ème siècle étaient également de remarquables photographes. Ce n'est qu'aujourd'hui que la coexistence des deux modes d'expression paraît possible.

Peter Galassi, Fotokurator am Museum of Modern Art New York, hat das Werk Corots und anderer Landschaftsmaler unter dem Aspekt des »präfotografischen Blicks« studiert und neu interpretiert. Eine Ausstellung »Die Wahrheit des Sichtbaren. Edward Hopper und Fotografie«, im Sommer 1992 im Essener Folkwang-Museum zu sehen, konfrontiert Bilder des Malers mit Arbeiten der Fotografen Paul Strand, Charles Sheeler, Walker Evans, Robert Frank u. a. und verweist so auf die vergleichbaren bildlichen Qualitäten.

Der Blick auf das Auto (so Hoppers »Gasstation« von 1940) ist eine dieser Gemeinsamkeiten. Die seit 1991 in Gang gekommene Neuausgabe des großen »Allgemeinen Künstler-Lexikons« (Thieme-Becker) wird zum erstenmal auch die Namen von Fotografen in größerer Zahl aufnehmen. Und auch die Idee Alfred Barrs, dem Gründer des Museum of Modern Art, neben Gemälden und Plastiken auch Fotografien und Industrie-Design gleichberechtigt zu sammeln und auszustellen, findet allmählich auch in europäischen Museen verspätet Eingang.

Im Programm der italienischen Futuristen steht das Automobil für die Dynamik der Moderne und wird zum Kult- und Kunstobjekt erhoben. »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 gleich ... ein aufheulendes Auto, das auf Kartätschen scheint, ist schöner als die Nike von Samothrake« (Filippo Tommaso Marinetti, Manifest des Futurismus, 1909).

Ein Rennwagen war auch das erste »richtige« Auto, der Mercedes, eine Erfindung Wilhelm Maybachs, damals Chefkonstrukteur der Daimler-Motoren-Gesellschaft.

Peter Galassi, the curator responsible for photography at the Museum of Modern Art in New York, studied and interpreted the work of Corot and other landscape painters in a new way from the angle of "the pre-photographic view". The exhibition "Die Wahrheit des Sichtbaren. Edward Hopper und Fotografie" ("The truth of the visible. Edward Hopper and photography"), shown in the summer of 1992 in the Folkwang Museum in Essen, set the painter's pictures against the photographic work of Paul Strand, Charles Sheeler, Walker Evans, Robert Frank and others, and thus pointed at the comparability of the pictures' quality.

One of the things painting and photography have in common is the way cars are viewed (for instance Hopper's "Gas Station" of 1940). In the new edition of the voluminous "Allgemeines Künstler-Lexikon" (an artists' Who's Who edited by Thieme-Becker), started in 1991, the names of a large number of photographers will for the first time be included. And the idea of Alfred Barr, the founder of the Museum of Modern Art, namely to collect and exhibit photography and industrial design alongside, and on an equal footing with, paintings and sculptures, is now gradually making its belated entry in European museums, too.

The Italian Futurists saw the car as an expression of the dynamism of the modern age and elevated it to the status of a cult and art object. "We declare that the splendours of the world have been enriched by a new beauty: the beauty of speed. A racing car whose bodywork is decorated with large pipes resembling fire-breathing serpents ... a roaring car shooting along is more beautiful than the Nike of Samothrace" (Filippo Tommaso Marinetti, Manifesto du Futurisme, 1909).

Peter Galassi, responsable de la collection de photos du Museum of Modern Art de New York, a étudié et interprété l'œuvre de Corot et d'autres peintres paysagistes sous un nouvel aspect: «le regard pré-photographique». L'exposition »Die Wahrheit des Sichtbaren. Edward Hopper und Fotografie« (»La vérité du visible. Edward Hopper et la photo«), organisée par le Folkwang Museum de la ville d'Essen au cours de l'été 1992, présente côte à côte des tableaux du peintre et des travaux photos de Paul Strand, Charles Sheeler, Walker Evans, Robert Frank, etc. mettant ainsi en évidence la qualité d'image incomparable.

Le regard porté sur l'automobile fait partie des points communs entre les peintres et les photographes (par exemple le tableau de Hopper »la station service« de 1940). De nombreux noms de photographes vont d'ailleurs apparaître pour la première fois dans la plus récente édition de 1991 du grand »Allgemeines Künstler-Lexikon« (dictionnaire des artistes), paru chez Thieme-Becker. Quant aux musées européens, ils commencent à accepter l'idée d'Alfred Barr, fondateur du Museum of Modern Art, de collectionner, d'exposer et d'accorder une place égale aux photos et aux travaux de design industriel, comme aux tableaux et aux sculptures.

Dans le programme proposé par les futuristes italiens, la voiture est le symbole du dynamisme de l'époque moderne. Elle est élevée au rang d'un objet de culte, d'un objet d'art. »Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une nouvelle beauté: celle de la vitesse. Une voiture de course, à la carrosserie ornée de gros tuyaux, qui ressemble à des serpents crachant le feu ... une voiture hurlante et filant à la vitesse de l'éclair, est plus belle que la Nike de Samothrace« (Filippo Tommaso Marinetti, Manifeste du Futurisme, 1909).

Er wird ab 1901 zum formalen Vorbild aller Automobile – langer Radstand, dominierende Motorhaube, schräge Lenksäule, ausladende Kotflügel. Diese Merkmale waren ein wesentlicher Schritt weg von der Kutschenform und machten das Auto zu einem Prestigeobjekt.

»Der Besitz eines Motorwagens ist eine so aufdringliche Zurschaustellung von Reichtum, daß der Neid der Fußgänger unbedingt zu sozialistischen Ressentiments führen muß« (Woodrow Wilson, 1906). Diese Warnung seines Präsidenten nahm sich Henry Ford zu Herzen. Er hielt nichts von der bei kontinentalen Karosseriebauern üblichen Sonderanfertigung, die jeden Kundenwunsch berücksichtigte, sondern produzierte – nicht ohne wirtschaftliche Hintergedanken – täglich 9000 Fahrzeuge vom Typ T, und machte damit das Automobil zum Massenartikel, und dies ausschließlich in einer Farbe: »Mir ist jede Farbe recht, wenn sie nur schwarz ist.«

Werner Pawlok (Jahrgang 1953) hat im Mercedes-Benz Museum fotografiert. Benutzt hat er für seine »MASTER PIECES« eine große Instant-Kamera mit den Außenabmessungen von zwei mal zwei Metern und damit 50 x 60 cm große Foto-Unikate produziert. Die von ihm fotografierten Modelle überträgt er auf Leinwand. Der malerische Ausdruck, der durch diese Verfahrensweise erreicht wird und über deren letzte technische und chemische Geheimnisse Werner Pawlok Stillschweigen bewahrt, wird verstärkt durch die gemalten Hintergründe von Peter Böck, der sich mit alten Maltechniken und Szenarien für Bühne und Film künstlerisch beschäftigt hat. Die Kulissenbilder, die von ihm nach den Ideen von Werner Pawlok umgesetzt wurden, erinnern an die duftigen Prospekte südländischer Wanderfotografen, die immer eine kleine Auswahl Veduten- oder Landschaftsmotive aufgerollt mit sich führten, um ihre Kundschaft davor zu plazieren. In toskanischen oder piemontesischen Dörfern kann man aufgelassene, zu Garagen umfunktionierte Kapellen finden. Dort steht ein Auto neuester Bauart abgestellt und an den Wänden blättern alte Fresken.

The first "real" car was also a racing car: the Mercedes invented by Wilhelm Maybach, at the time chief engineer at the Daimler-Motoren-Gesellschaft.

From 1901 onwards it was the formal model for all cars to follow: long wheelbase, impressive bonnet, obliquely mounted steering column, generously flared wheelarches. These features represented a major step away from the carriage design and transformed the car into a prestige object.

"Owing to a motor car is such an obtrusive display of wealth that the pedestrians' envy must inevitably give rise to socialist resentment" (Woodrow Wilson, 1906). Henry Ford took his President's warning to heart. He did not think much of the European coachbuilders' approach to tailoring every car to the customer's wishes; instead, he produced 9000 units of the Model T per day (not without having economic considerations at the back of his mind), thus turning the car into a mass product, which was available in just one colour: "I don't mind any colour as long as it is black."

Werner Pawlok (born in 1953) took photographs in the Mercedes-Benz Museum. For his "MASTER PIECES", he used a large-frame instant camera of two by two metres to produce originals in the size of 50 x 60 cm. He then transferred the photographs on canvas, creating the impression of paintings. How this effect is achieved is one of Werner Pawlok's technical and chemical secrets; it is at any rate enhanced by the backgrounds painted by Peter Böck, who has been concerned with old painting techniques as well as with stage and film set design. The set designs, which he created on the basis of Werner Pawlok's ideas, remind one of the light motives of travelling Mediterranean photographers, who always carried along a small selection of veduta or landscape motives in front of which they would then place the people they took pictures of. In the villages in Tuscany and Piedmont, you can find abandoned chapels with open doors converted into garages, in which the latest cars are parked, while old frescoes are flaking off the walls.

La première «vraie» voiture, la Mercedes, une invention de Wilhelm Maybach, à cette époque chef mécanicien à la Daimler-Motoren-Gesellschaft, était aussi une voiture de course. Dès 1901, cette voiture devient le modèle par excellence: empattement long, capot volumineux, colonne de direction inclinée, ailes allongées; caractéristiques grâce auxquelles l'automobile put s'éloigner à tout jamais de la forme de la calèche pour devenir un symbole de prestige.

«La possession d'une voiture est une telle démonstration de richesse, que la jalousie du piéton ne peut que se transformer en ressentiment socialiste» (Woodrow Wilson, 1906). Henry Ford prit à cœur l'avertissement de son président. Il ne tenait pas spécialement à faire comme les constructeurs européens qui ne fabriquaient pratiquement que sur mesure pour répondre à tous les désirs de leurs clients. Il décida donc – non sans arrière-pensées économiques – de produire 9000 Ford T par jour, en une seule couleur, faisant ainsi de la voiture un objet produit en masse: «Je suis prêt à proposer toutes les couleurs, du moment que c'est du noir.»

Werner Pawlok (né en 1953) a pris ses photos au musée Mercedes-Benz. Pour réaliser ses «MASTER PIECES», il a utilisé un appareil à développement instantané de 2 x 2 m qui produit des exemplaires uniques de 50 x 60 cm. Werner Pawlok transpose ses clichés automobiles sur toile. L'impression artistique obtenue par ce procédé, dont l'auteur conserve précieusement le secret technique et chimique, est encore renforcée par les arrière-plans de Peter Böck, qui s'est occupé d'une manière artistique d'anciennes techniques de peinture et de scénographie utilisées dans le monde du théâtre et du cinéma. Les décors, réalisés par le peintre d'après les idées de Werner Pawlok, rappellent les prospectus chargés d'odeurs des photographes méditerranéens qui ont toujours sur eux un scénario de vues et de paysages à dérouler derrière leurs clients. Dans les villages toscans ou piémontais, on rencontre parfois des chapelles avec des portes ouvertes transformées en garages. A l'intérieur est garée une voiture flambant neuve; aux murs s'effritent des fresques anciennes.

Wie bereits bei seiner Großpolaroid-Serie, die 1991 Akte und Frauenportraits zum Thema hatte, vermeidet Werner Pawlok eingeschlossene Muster seiner Branche – er ist als Werbefotograf für viele Kampagnen verantwortlich gewesen. Das Licht betont nicht die Chromteile, läßt nicht Lack knacken, sondern erzeugt eine milde Farbigkeit und viele fließende Konturen statt eindrucksvoller Masse. Seine Autos fahren nicht mehr auf den Straßen, sondern leuchten matt in einem Interieur künstlerischer und auch chemisch gesteuerter Abstraktionen, in einer eigenen Welt, die für uns heute genauso wenig Wirklichkeit ist, wie seinerzeit Manets »Frühstück im Freien«, das auch nicht das übliche Frühstücksritual seiner Zeit zeigte.

Werner Pawloks traumhafte Inszenierungen führen uns in eine andere Welt und nach dem wohlgefälligen Betrachten erinnern wir uns an unser heutiges, verändertes automobiles Bewußtsein: an umweltfreundliche Verbrennungsmotoren, neue recyclebare Werkstoffe, elektronische Wirtschaftlichkeitssteuerung, Verbesserung der Sicherheitstechnik, Optimierung von Verkehrsführung und -orientierung. Und wenn sich auch durch die »Unentbehrlichkeit«, wie Ott Aicher 1984 schrieb, »... das Auto nur noch zwischen Autos bewegt«, so mahnen Werner Pawloks pure, freigestellte »MASTER PIECES« letztlich zur vernünftigen Anwendung automobilier Kraft, zur Erkennung der Grenzen heutiger Mobilität und zur Harmonie mit ökologischen Notwendigkeiten.

Wolfgang Till

Dr. Wolfgang Till (Jahrgang 1944) ist Kulturwissenschaftler und hat besonders über zivilisationsgeschichtliche Aspekte des Alltags publiziert und Ausstellungen organisiert. Er leitet seit 1988 das Münchner Stadtmuseum, das sich aufgrund seiner Sammlungen und seiner Ausstellungstätigkeit als Vermittler von kunst- und technikorientierten Themen versteht.

As in his large polaroid series of 1991, with the theme of nudes and women's portraits, Werner Pawlok avoids the conventional approaches of his trade; as an advertising photographer, he has been responsible for a large number of campaigns. The light does not accentuate the chromium parts, does not make the paintwork gleam: it creates subdued colours and flowing contours rather than impressive mass. Pawlok's cars no longer drive on roads but gleam faintly in an interior of artistically as well as chemically controlled abstraction, in a world of their own which is as unreal for us today as Manet's "Déjeuner sur l'herbe" was in its time, as it did also not reflect the breakfast rituals customary at the time.

Werner Pawlok's dreamlike creations take us into another world and having looked at them with pleasure, we remind ourselves of our current, changed attitudes towards the car: compatible internal combustion engines, new, recyclable materials, electronic fuel economy control, improvements in safety engineering, the optimisation of traffic guidance and orientation systems. And even though the car's "indispensability", as Ott Aicher wrote in 1984, means that "... the car only moves among other cars." Werner Pawlok's pure, detached "MASTER PIECES" in the final analysis urge us to handle automotive power in a reasonable way, to recognize the limits of modern mobility and to create harmony with ecological necessities.

Wolfgang Till

Dr. Wolfgang Till (born in 1944) is a cultural anthropologist, who has published books particularly on socio-historical aspects of everyday life and organized exhibitions on these matters.

Since 1988 he has been the director of the Münchner Stadtmuseum, which because of its collections and activities in exhibiting sees itself as a mediator between artistry and technically oriented topics.

Comme pour sa série de nus et de portraits féminins réalisée avec grand polaroid en 1991, Werner Pawlok évite les sujets trop parfaits de la branche publicitaire pour laquelle il a conçu de nombreuses campagnes. Au lieu de faire briller les chromes et éclater les couleurs, renforçant l'aspect massif du véhicule, l'éclairage adoucit les tons et les contours. Les voitures de Werner Pawlok ne se meuvent plus sur les routes, mais ressortent sur fond mat, placées dans un intérieur abstrait dû à l'art et à la chimie, dans un monde pour nous tout aussi irréel que l'était celui du «Déjeuner sur l'herbe» de Manet, qui ne correspondait pas non plus au rite du déjeuner de l'époque.

Les mises en scène oniriques de Werner Pawlok nous plongent dans un autre monde. Puis, cette bien-faisante contemplation nous rappelle notre conception actuelle, à combien différente, de l'automobile: moteurs à combustion écophiles, nouveaux matériaux recyclables, augmentation de la rentabilité par gestion électronique, amélioration des techniques de sécurité, optimisation de la gestion et du pilotage du trafic. Et si, parce qu'indispensable, (...) l'automobile ne circule plus que parmi des automobiles, comme l'écrivit Ott Aicher en 1984, les «MASTER PIECES» de Pawlok, de par leur pureté et leur liberté de représentation, constituent de même un avertissement, une exhortation à utiliser avec raison la force automobile, à reconnaître les limites de notre mobilité et à vivre en harmonie avec les exigences écologiques de notre temps.

Wolfgang Till

Dr. Wolfgang Till (né en 1944) est anthropologue culturel. Spécialement sur des aspects de l'histoire de la civilisation dans la vie quotidienne il a publié et organisé des expositions.

Depuis 1988 il est directeur du Münchner Stadtmuseum, qui par ses collections et par ses activités d'exposition s'entend comme intermédiaire entre des thèmes d'une orientation artistique et ceux d'une orientation technique.

Wir sind wieder were - In Deutschland hält das Wirtschafts-
wunder Einzug. Mehr denn je wird das Auto zum Statussymbol
und Demonstrationsobjekt des Wohlstands.
Der Mercedes-Benz Typ 300 SL, Baujahr 1954, stellt sowohl
technisch als auch vom Design her einen Höhepunkt des Auto-
baus der damaligen Zeit dar. Die Flügel Türen sind kein Design-
Gag, sondern eine direkte Folge der Rahmenkonstruktion.
Aber nicht nur damals träumten viele davon, diesen Sportwagen
zu besitzen, was sich zum Preis von 29.000 Mark verwirklichen
ließ. Auch heute zählt er noch immer zu den begehrtesten
Automobilen - mit Liebhaberpreisen zwischen 300.000 und einer
Million Mark.

Zu den zahlreichen prominenten Besitzern gehörten u. a. Zsa Zsa
Gabor, David D. Duncan, Sophia Loren und Herbert von Karajan.

*«Nous y sommes arrivés à nouveau. C'est le début du miracle
économique allemand. L'automobile devient de plus en plus symbole
de statut social et signe extérieur de richesse.
Le Mercedes-Benz type 300 SL, construit en 1954, représente,
autant sur le plan technique qu'esthétique, un point culminant de
la construction automobile d'alors. Ses portes papillon ne sont pas
un gadget, mais une conséquence directe de la forme du châssis.
Cette voiture de sport d'une valeur de 29.000 Mark qui, déjà à
l'époque, était pour beaucoup la voiture de rêve, compte encore
aujourd'hui parmi les automobiles les plus convoitées. Son prix se
situe actuellement entre 300.000 et 1 million de Mark.
Parmi ses propriétaires les plus célèbres figurent Zsa Zsa Gabor,
David D. Duncan, Sophia Loren et Herbert von Karajan.»*

"We have made it again" - the "economic miracle" begins in
Germany. More than ever before, the car is a status symbol and a
means of demonstrating prosperity. The Mercedes-Benz 300 SL
of 1954 is a highlight in terms of both engineering and styling in the
automotive design of the time: its gullwing doors were not a styling
gimmick but a logical consequence of its frame design.
It was not only in those days that many people dreamed of owning
this sports car - a dream which at the time was fulfilled at a price
of 29.000 Marks.
Today, it is still among the most coveted cars for which enthusiasts
are prepared to pay anything between 300.000 and one million Marks.
Among the numerous prominent owners were Zsa Zsa Gabor, David
D. Duncan, Sophia Loren and Herbert von Karajan.







A luxurious high-performance sports car, which was very popular among the stars of the international show business. Five models of the Mercedes-Benz 500 K Spezial Roadster still exist today. The car shown here was built in 1936, the year in which Berlin was the venue for the Olympic Games.

Ein luxuriöser Hochleistungs-Sportwagen, mit dem sich die Stars des internationalen Show-Geschäfts gerne sehen ließen. Heute existieren noch fünf Mercedes-Benz Typ 500 K Spezial-Roadster. Dieser Wagen stammt aus dem Jahr 1936 – das Jahr, in dem die Olympischen Spiele in Berlin stattfinden.

Voiture de sport performante et prestigieuse dans laquelle les célébrités du show-business aiment se montrer. À l'heure actuelle, il existe encore cinq voitures de ce type. Ce véhicule fut construit en 1936, année de jeux Olympiques de Berlin.



The sixties are a decade of controversy: The Vietnam War is imminent, the East/West conflict aggravates and the Beatles appear on stage. Andy Warhol is celebrated as the inventor of "Pop Art" and audiences are shocked by musicals such as "Hair". For the first time, the motor car is seen in a critical light, and the demand for safety comes to the fore. The Mercedes-Benz 250 SE Cabriolet, a fully fledged four-seater, was presented at the Frankfurt Motor Show in 1965.

Die 60er Jahre werden zu einem Jahrzehnt der Widersprüche: Der Vietnam-Krieg steht vor der Tür, der Ost-West-Konflikt verschärft sich, die Beatles erscheinen auf der Bildfläche, Andy Warhol wird als Erfinder der »Pop-Arts« gefeiert, Musicals wie »Hair« schockieren das Publikum. Das Automobil wird erstmals kritisch hinterfragt und Sicherheit mehr und mehr gefordert. Der Mercedes-Benz Typ 250 SE Cabriolet, ein vollwertiger Viersitzer, wurde 1965 auf der Frankfurter IAA präsentiert.

Les années 60, période de contradictions: La guerre du Vietnam se profile à l'horizon, la guerre froide s'intensifie: les Beatles font leur apparition sur les écrans; l'inventeur du pop-art, Andy Warhol, est encensé; des comédies musicales telles que »Hair« choquent le public. Pour la première fois, la voiture est remise en question; les exigences en matière de sécurité sont de plus en plus élevées. Le cabriolet Mercedes-Benz type 250 SE, 4 places de luxe, est présenté au Salon de l'Automobile de Francfort en 1965.



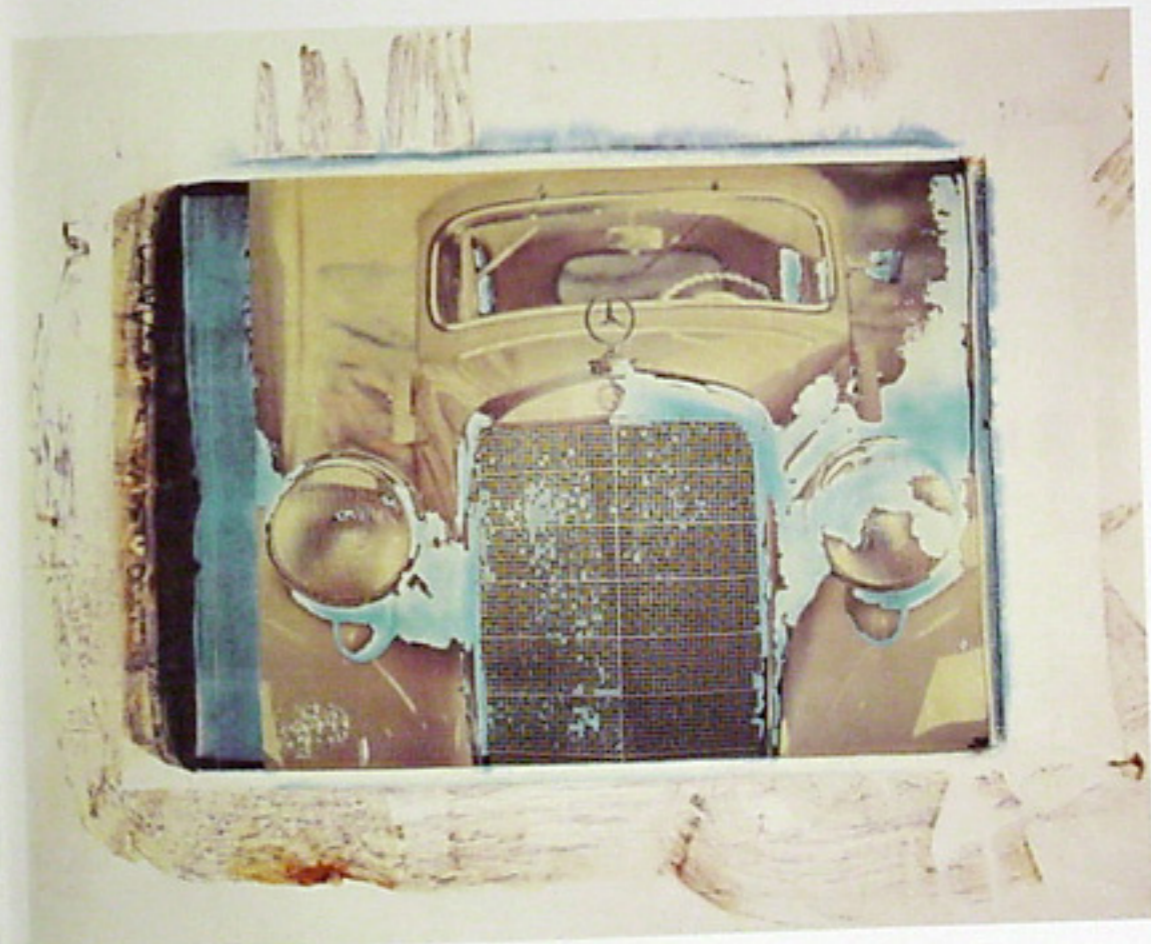


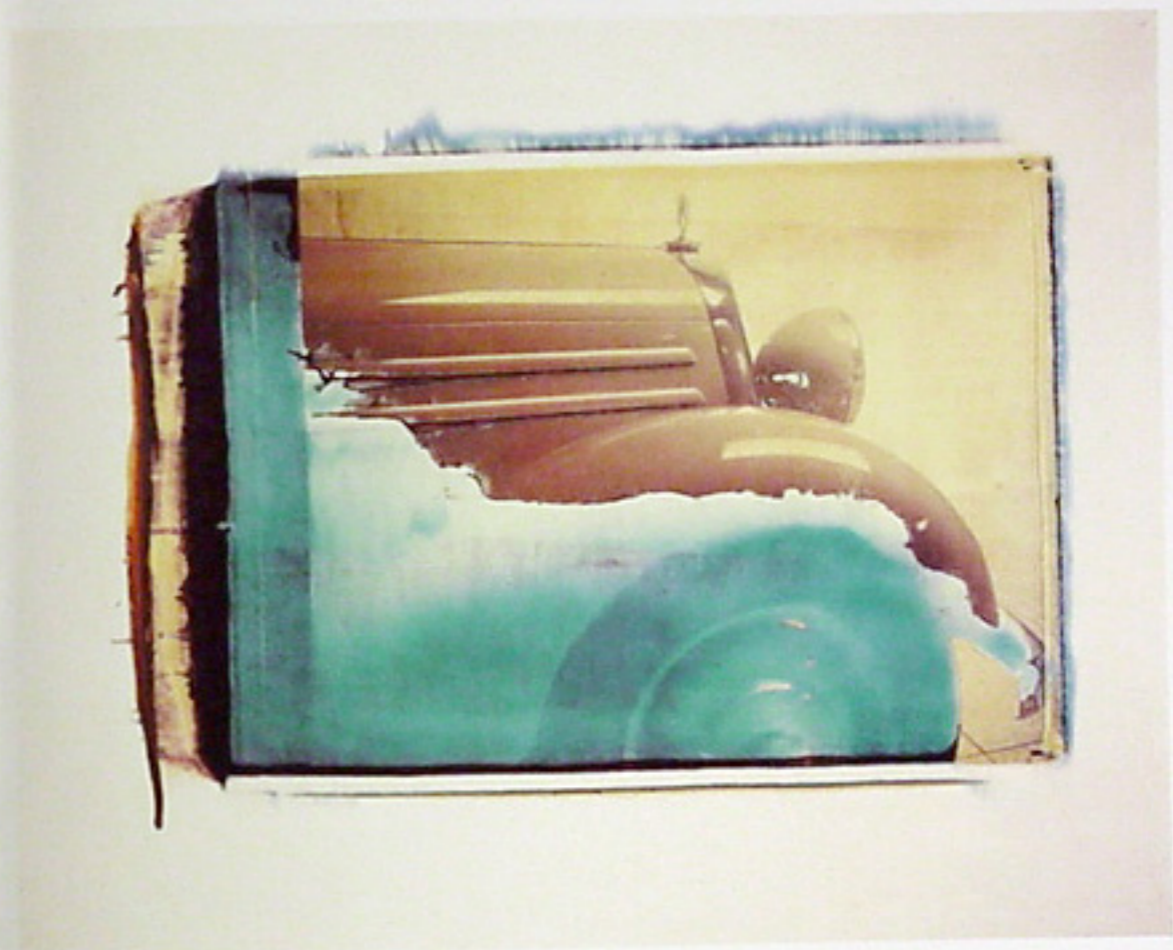
Under the motto "things are picking up again", passenger car production is resumed in May 1946. The beginnings are characterized by the shortage of raw materials, skilled workers and production facilities. Initially, only pickups, box vans and ambulances are produced.

The Mercedes-Benz 170 D, produced from 1949 onwards, was the first diesel-engined car of the post-war period.

Nach dem Motto «Es geht wieder aufwärts» wird die PKW-Produktion im Mai 1946 wieder aufgenommen. Rohstoffknappheit, Fachkräftemangel und fehlende Fertigungsanlagen kennzeichnen ihre Anfänge. Produziert werden zunächst nur Pritschenwagen, Kastenfahrzeuge und Krankenwagen. Der Mercedes-Benz Typ 170 D, gebaut seit 1949, war der erste Diesel-PKW der Nachkriegszeit.

En mai 1946, la société, faisant sienne le devise «tout va mieux maintenant», relance la production de voitures particulières. Les débuts sont difficiles: Matières premières, main d'œuvre qualifiée, installations font défaut. La production se limite tout d'abord aux camions à plateaux, ambulances et fourgonnettes. La Mercedes-Benz type 170 D dans la fabrication remonte à 1949, fut la première voiture particulière diesel de l'après-guerre.



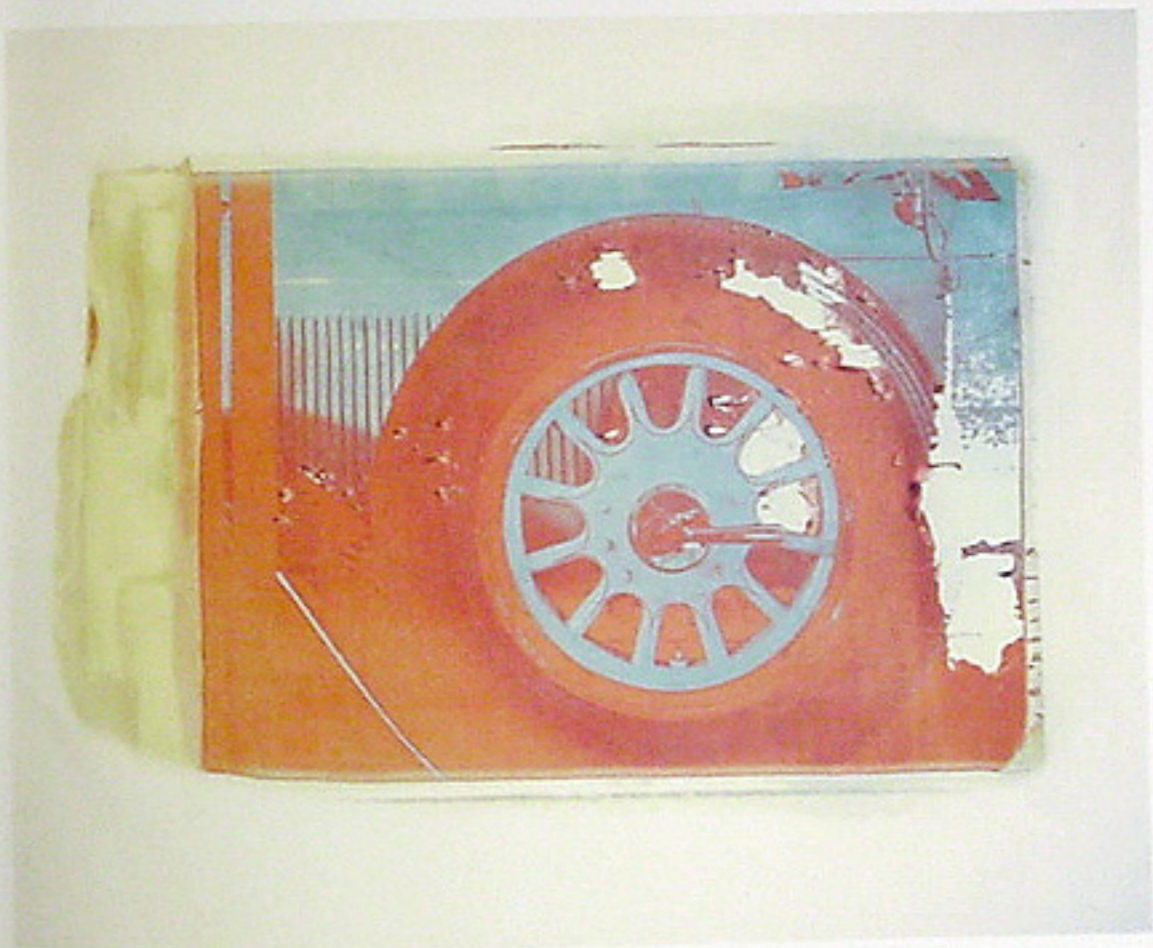


Charlie Chaplin, Buster Keaton, Greta Garbo and Rudolph Valentino are the stars of the Golden Twenties: their films drew millions of people to the cinemas.
In this era, in 1924, the luxurious Mercedes 15/70/100 hp touring Car is released, designed by Ferdinand Porsche, at the time chief engineer at the Daimler-Motoren-Gesellschaft.

Charlie Chaplin, Buster Keaton, Greta Garbo, Rudolph Valentino
- Stars der goldenen Zwanziger, zu denen Millionen Besucher in die Kinos strömen.
In dieser Zeit mit der luxuriöse Mercedes 15/70/100 PS Tourenwagen vom Stapel (Baujahr 1924), den der damalige Chefkonstrukteur der Daimler-Motoren-Gesellschaft Ferdinand Porsche entwickelte.

Des millions de gens se pressent dans les cinémas pour admirer les stars des années vingt: Charlie Chaplin, Buster Keaton, Greta Garbo, Rudolph Valentino.
C'est à cette époque, en 1924 qu'est lancée la luxueuse voiture de tourisme Mercedes type 15/70/100 ch, conçue par Ferdinand Porsche, constructeur chef de Daimler-Motoren-Gesellschaft de ce temps-là.





The Mercedes-Benz 300, a fast, luxurious touring car, became popular among national and international heads of state. Many prominent people were among its owners, one of them being the Federal German Chancellor Konrad Adenauer. The car was therefore nicknamed "Adenauer Mercedes" or "the Adenauer model". A particularly exclusive version was the Cabriolet D, of which only 642 units were built between 1951 and 1957.

Der Mercedes-Benz Typ 300, ein schneller, luxuriöser Reisewagen, wird zum bevorzugten Fahrzeug in- und ausländischer Staatsoberhäupter.
Zahlreiche Prominente zählen zu seinen Besitzern, u. a. Bundeskanzler Konrad Adenauer. Der Wagen erhielt deshalb auch den Beinamen «Adenauer Mercedes» oder «Typ Adenauer». Besonders exklusiv war das Cabriolet D, von dem 1951 - 1957 nur 642 Stück gebaut wurden.

La Mercedes-Benz type 300, voiture de tourisme rapide et prestigieuse, devint le véhicule de prédilection des chefs d'Etat nationaux et internationaux.
Elle compte parmi ses propriétaires d'éminentes personnalités, telles que le chancelier fédéral Konrad Adenauer, ce qui lui valut son surnom de «Mercedes Adenauer» ou «type Adenauer». 642 exemplaires seulement de ce prestigieux Cabriolet D furent produits entre 1951 et 1957.





The light bulb has already been invented and is widely in use, the first cinemas have opened their doors, new technical inventions find their way into people's everyday lives.
The triumphant advance of electricity also marks the beginning of the age of motorisation. Life becomes more comfortable, motor vehicles invite people to go on trips in the countryside.
The bodywork of the Mercedes 10/25 hp Landulet was specially manufactured in England in 1913 according to the customers' wishes.

Die Glühlampe ist bereits erfunden und findet große Verbreitung, die ersten Lichtspieltheater werden eröffnet, neue technische Erfindungen beginnen sich im Alltag durchzusetzen.
Mit dem Siegeszug der Elektrizität beginnt auch das Zeitalter der Motorisierung. Das Leben wird komfortabler, Automobile laden zu «Landspartens» ein.
Die Karosserie des Mercedes 10/25 PS Landulet aus dem Jahr 1913 wurde in England speziell nach Kundenwünschen angefertigt.

La lampe à incandescence a déjà été inventée et son usage se répand largement; on inaugure les premiers cinématographes, de nouvelles techniques commencent à faire leur apparition dans la vie de tous les jours.
Avec le triomphe de l'électricité commence l'ère de la motorisation automobile. Le confort s'installe dans la vie quotidienne. L'automobile invite à organiser des pique-niques.
La carrosserie de la Landulet Mercedes type 10/25 ch de 1913 est réalisée sur commande individuelle en Angleterre.





In 1958, Explorer I, the first American satellite, orbits the earth; in Germany, the first demonstrations against nuclear weapons take place, and in France, Charles de Gaulle gets into power. In Brussels, the World Exhibition is opened, and Bubi Scholz wins the professional middleweight boxers' European championship title and Marilyn Monroe has already become a legendary figure. 1958 is also the year in which the Mercedes-Benz 220 S Cabriolet, the so-called "Ponton Cabriolet", is built.

1958: Explorer I, der erste Satellit der Amerikaner umfliegt die Erde, in Deutschland brechen die ersten Ostermarschierer zu ihren Demonstrationen gegen Atomwaffen auf und in Frankreich kommt Charles de Gaulle an die Macht. In Brüssel wird eine Welt-Ausstellung eröffnet, Bubi Scholz wird Europameister der Berufsboxer im Mittelgewicht und Marilyn Monroe ist bereits eine Legende.
1958 ist auch das Baujahr dieses Mercedes-Benz Typ 220 S Cabriolet, auch als »Ponton-Cabriolet« bekannt.

*En 1958, Explorer I, premier satellite américain, est placé sur orbite autour de la terre. En Allemagne ont lieu les premières manifestations de Pâques contre l'armement nucléaire. En France, Charles de Gaulle arrive au pouvoir. A Bruxelles, on inaugure l'exposition universelle. Bubi Scholz est champion d'Europe des poids moyens et Marilyn Monroe entre dans la légende.
1958, c'est également l'année de production du cabriolet Mercedes-Benz type 220 S, surnommé aussi cabriolet ponton.*



The Mercedes-Benz Monza, a racing car designed by Ferdinand Porsche in 1924, was the first Mercedes with eight-cylinder engine. With the supercharged car, Rudolf Caracciola won the 1926 German Grand Prix for sports cars on the Berlin Avus race track.

Der Rennwagen Typ Monza, konstruiert im Jahr 1924 von Ferdinand Porsche, war der erste Mercedes mit Achtzylinder-Motor.
Mit diesem Kompressorwagen gewinnt Rudolf Caracciola 1926 den Großen Preis von Deutschland für Sportwagen auf der Berliner Avus.

La voiture de course type Monza, conçue en 1924 par Ferdinand Porsche, était la première Mercedes à moteur huit cylindres.
En 1926, Rudolf Caracciola remporta avec cette voiture à compresseur le Grand Prix d'Allemagne des voitures de course sur le circuit de l'Avus.





The Mercedes-Benz 300 SE long-wheelbase model of 1964 belongs to a new model generation distinguished by its long bodywork with rear wing fins. It has therefore become generally known as the "finned model series".

Because of its sporty handling qualities, the basic version of the 300 SE competed in numerous rallies. The most spectacular victories were gained by the team of Böhlinger/Kaiser, who became the overall winners of the 1963 and 1964 Argentinian Grand Prix, which took place on ordinary roads, at average speeds of 132 and 138 km/h, respectively.

Der Mercedes-Benz Typ 300 SE lang, Baujahr 1964, gehört zu einer neuen Modelgeneration, die durch ihre langgestreckte, heckbetonte Karosserie besticht. Sie wird daher landläufig »Heckflossen-Bauweise« genannt.

Durch seine sportlichen Fahreigenschaften wurde die Basisversion 300 SE auf zahlreichen Rallyes eingesetzt. Spektakulärer Sieg: Das Team Böhlinger/Kaiser wurde 1963 und 1964 Gesamtsieger des Großen Straßenpreises von Argentinien mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 132 bzw. 138 km/h.

La Mercedes-Benz type 300 SE version longue, construite en 1964, fait partie d'une nouvelle génération de modèles qui séduit par la pureté de ses lignes et par l'originalité de ses ailerons arrière. Elle sera d'ailleurs couramment surnommée « série à ailerons arrière ». Ses qualités sportives permirent à la 300 SE, dans sa version de base, de prendre part à de nombreux rallyes. Une victoire spectaculaire: L'équipe Böhlinger/Kaiser remporte en 1963, puis en 1964, le Grand Prix du rallye d'Argentine avec une vitesse moyenne de 132 km/h la première année, puis de 138 km/h.



A vehicle driven "by its own power" has been the dream of mankind ever since the days of Leonardo da Vinci. At the end of the last century, the "industrial revolution" is well advanced in Central Europe.

The dream becomes true: the Benz Patent Motor Car, patented on January 29, 1886, is the first "genuine" automobile, which runs without the use of steam. Hundreds of coachmen become chauffeurs of motor vehicles.

Karl Benz himself obtained the first driver's licence in the automotive history. However, it was Bertha Benz who - without her husband knowing - undertook the first long-distance journey from Mannheim to Pforzheim in an improved version of the Patent Motor Car in August 1888.

Ein Wagen, der sich aus eigenem Antriebe fortbewegt, ist schon zu Zeiten Leonardo da Vincis der Traum der Menschen gewesen. Ende des vergangenen Jahrhunderts ist die industrielle Revolution in Mitteleuropa bereits weit vorangeschritten.

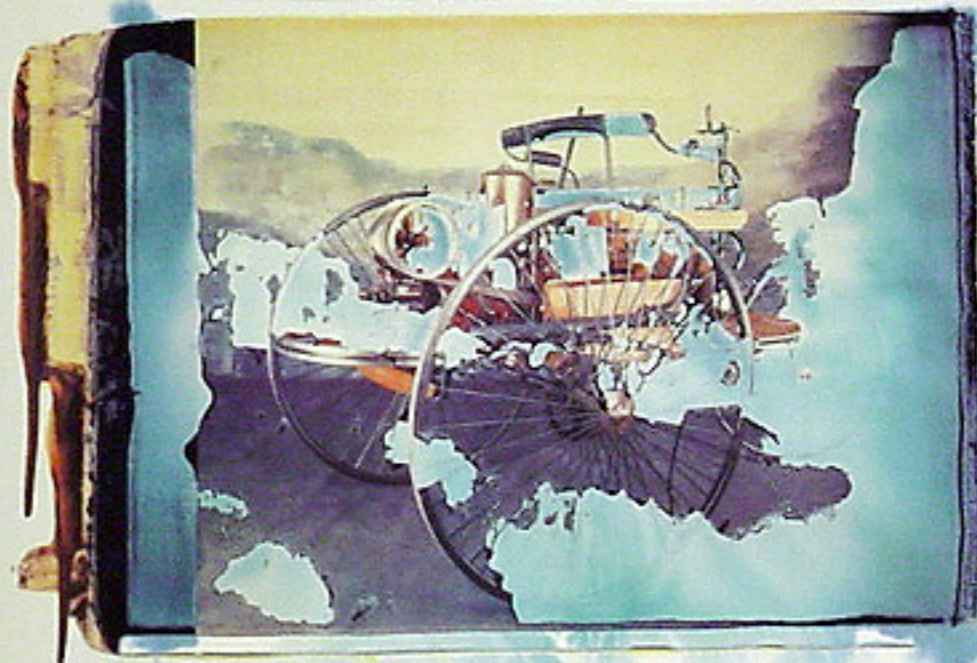
Der Traum wird wahr: Mit dem Benz Patent-Motorwagen, patentiert am 29. Januar 1886, fährt das erste wirkliche Automobil - ohne Dampf - über die Straßen. Hunderte von Kutschern werden zu Chauffeuren.

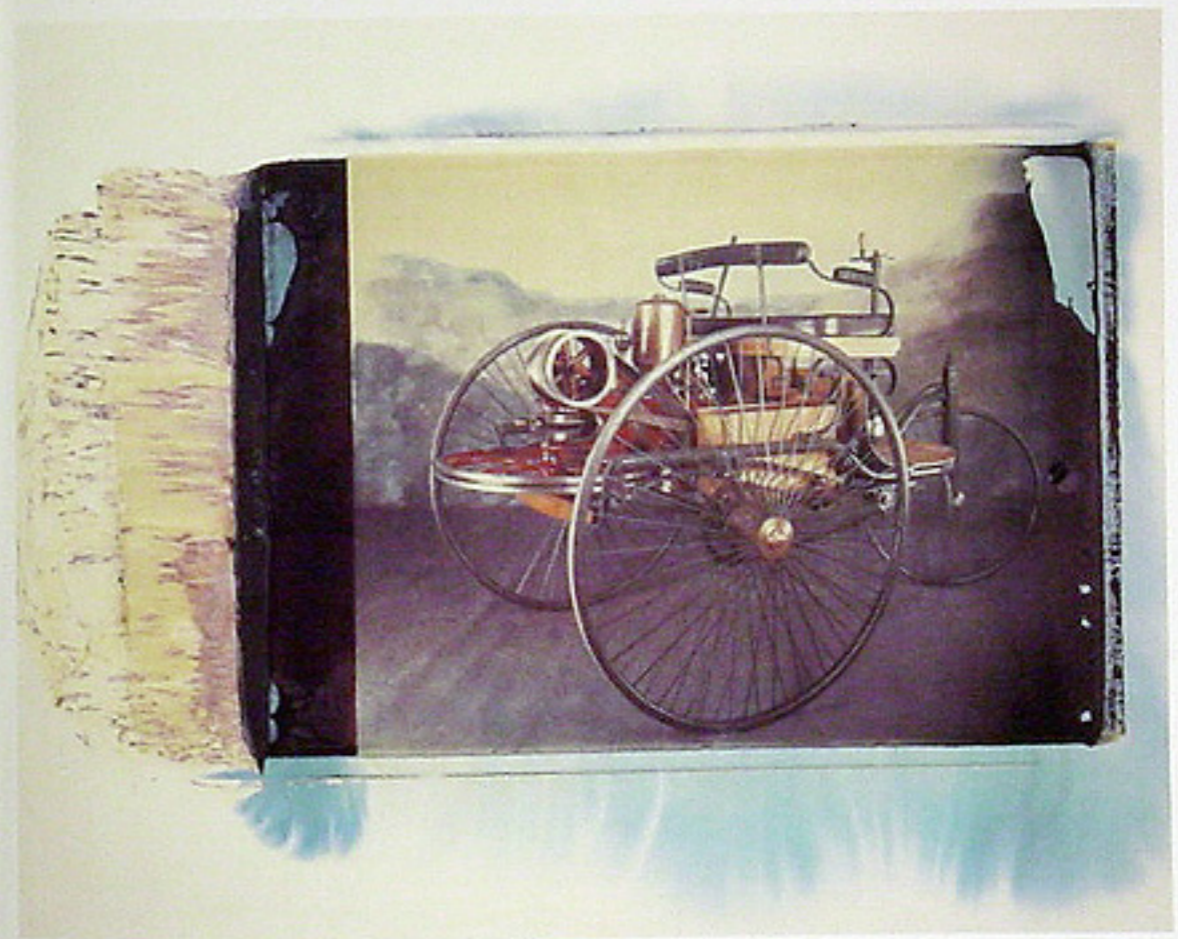
Karl Benz selbst hatte den ersten Führerschein der Automobilgeschichte. Es war jedoch Bertha Benz, die ohne Wissen ihres Mannes im August 1888 mit einem verbesserten Modell des Patent-Motorwagens die erste Fernfahrt von Mannheim nach Pforzheim unternahm.

Du temps de Léonard de Vinci, les hommes rêvaient déjà d'une voiture pouvant se déplacer grâce à sa seule impulsion. A la fin du siècle dernier, la révolution industrielle s'est déjà bien établie en Europe centrale.

Le rêve devient réalité. La voiture à moteur brevetée Benz, brevetée le 29 janvier 1886, est la première véritable automobile ne fonctionnant pas à la vapeur. Des centaines de cochers se changent en chauffeurs.

Le permis de conduire de Karl Benz est le premier de l'histoire automobile. Mais c'est Bertha Benz qui, en août 1888, à l'insu de son mari, entreprend le premier voyage longue distance, et ce, entre Mannheim et Pforzheim, au volant d'un modèle amélioré de la voiture à moteur brevetée.





Elegance and a sporty appeal are the hallmarks of the Mercedes-Benz 200 Cabriolet A of 1936.
During this period technical progress develops under the dark clouds of the impending world war. The majority of the population is confronted with the big problem of unemployment.

Eleganz und Sportlichkeit kennzeichnen den Mercedes-Benz Typ 200 Cabriolet A aus dem Jahr 1936.
In dieser Zeit steht technischer Fortschritt im Schatten des heraufziehenden Weltkrieges. Die Mehrheit der Bevölkerung kämpft mit dem großen Problem der Arbeitslosigkeit.

*L'élégance et la sportivité sont deux caractéristiques du cabriolet Mercedes-Benz de type 200, construit en 1936.
Ce temps-là le progrès technique se poursuit parallèlement à la montée de la seconde guerre mondiale. La majorité de la population est confrontée au grand problème du chômage.*

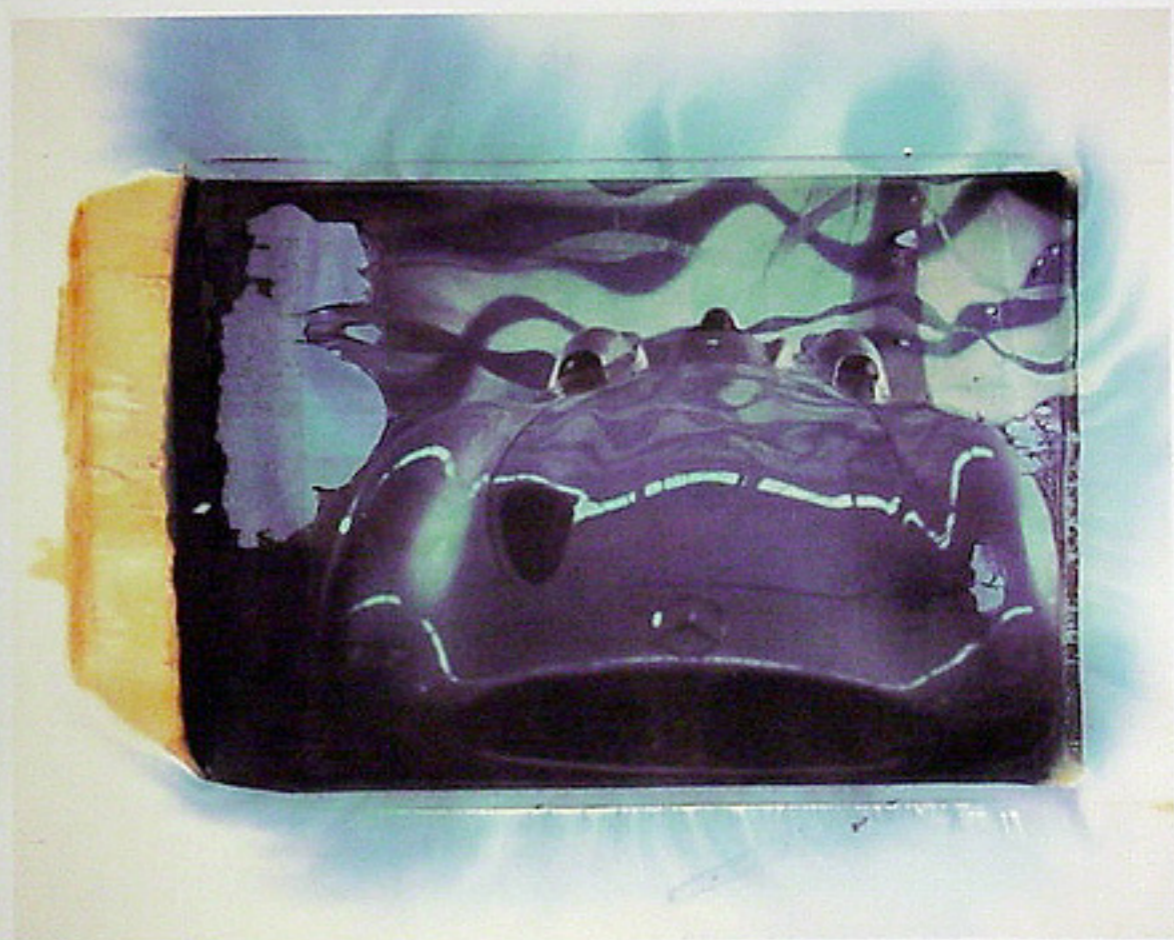


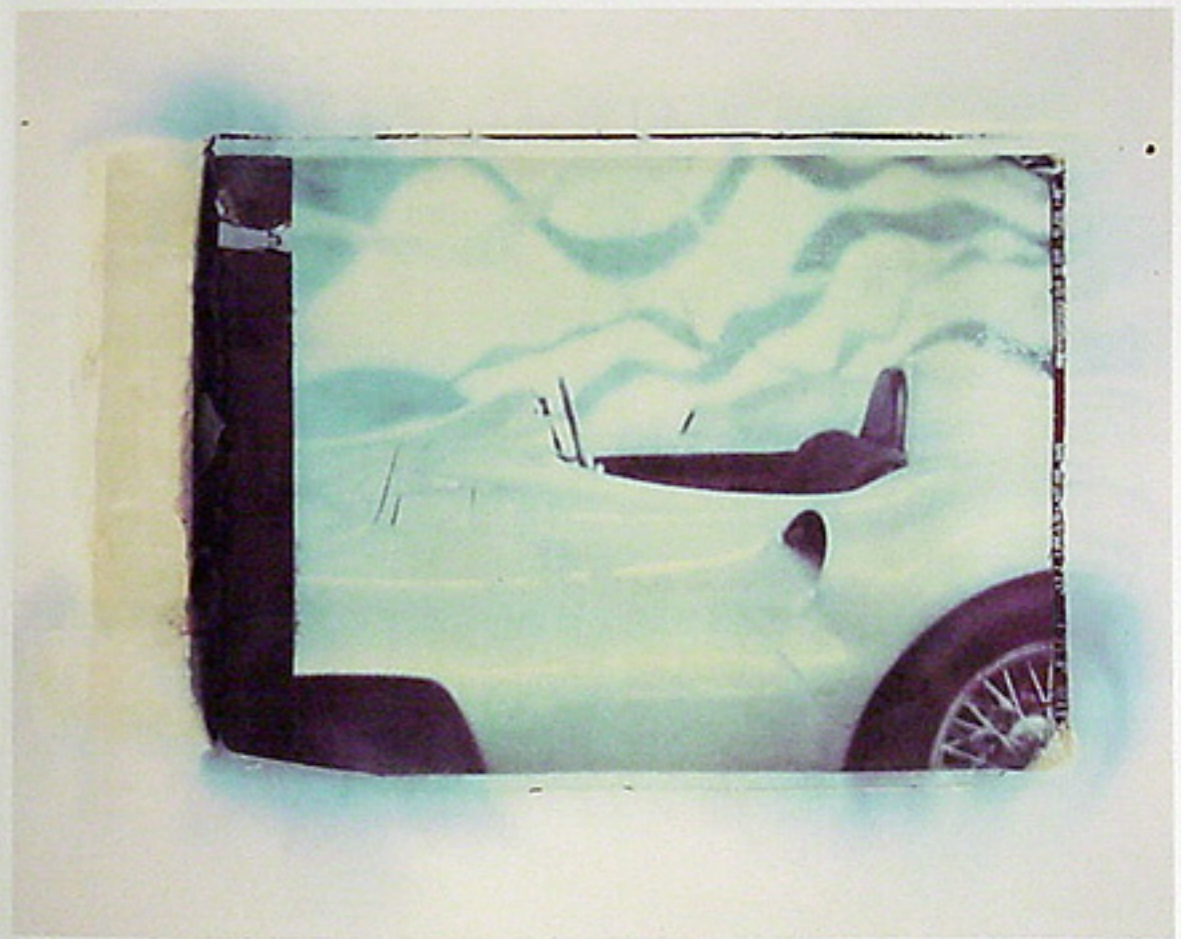
Die Entwicklung des ersten Formel-1-Rennwagens nach Kriegsende begann bereits im Jahre 1952. Als 1954 das neue Reglement für die Rennwagen (2,5 l ohne oder 0,75 l mit Kompressor) in Kraft trat, war die Rennabteilung mit dem Mercedes-Benz Formel-1-Rennwagen W 196 R mit Stromlinienkarosserie gut vorbereitet: beim Grand Prix von Frankreich - dem ersten Rennen der neuen Rennwagen - werden auf Athies die beiden ersten Plätze belegt.

La production de voitures de formule 1 repâna en 1952. En 1954, la nouvelle formule de course limitant à 2,5 l le cylindre des voitures sans compresseur (0,75 l pour celles avec compresseur), ne prit pas l'écurie Mercedes-Benz au dépourvu de leur première course, à savoir le Grand Prix de France, les nouvelles W 196 R aérodynamiques remportèrent une double victoire.

The development of the first post-war formula 1 racing car began as early as 1952. When in 1954 new regulations for racing cars (2.5 litres without or 0.75 litres with supercharger) came into force, the Mercedes-Benz racing department was well prepared with its W 196 R formula 1 car with streamlined bodywork: in the very first race in which the new cars entered, the French Grand Prix, they took places first and second.









In 1978, a new world speed record was established by the Mercedes-Benz C 111 - 5 in Berlin. The record speed was 402.278 km/h, made possible by the aerodynamically optimized bodywork with front and rear spoilers designed to increase downforce, as well as by a 4.9-litre V8 engine with two turbochargers and an output of 500 hp.

Im Jahr 1978 wurde in Berlin mit dem Mercedes-Benz Rennwagen C 111 - 5 ein neuer Weltrekord aufgestellt. Die Rekordgeschwindigkeit betrug 402,278 km/h, ermöglicht durch eine aerodynamisch optimierte Karosserie mit abstrahlwirksamen Bug- und Heckspoiler sowie einem 4,9 l V8 Motor mit zwei Turboladern und 500 PS.

Le nouveau record C 111 - 5 Mercedes-Benz établi en 1978 sur la piste d'essai de Berlin se caractérise par sa vitesse aérodynamiquement optimisée et ses ailerons avant et arrière conçus pour augmenter la portance, ainsi que par son moteur V8 de 4,9 litres et ses deux turbocompresseurs.

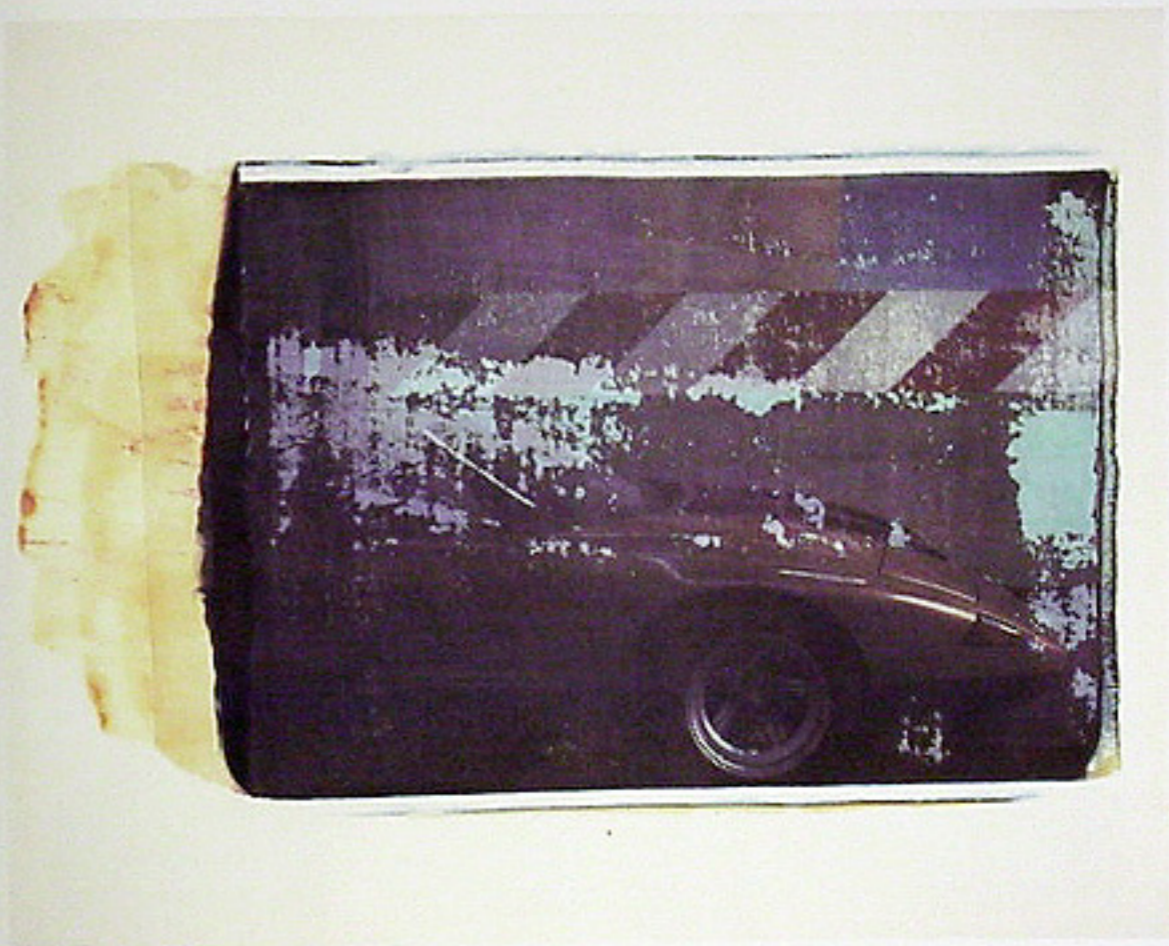


Der Mercedes-Benz Versuchswagen C 111 brachte Anfang der 1970er Jahre unglaubliche Fahrleistungen: Beschleunigung von Null auf 100 km/h in 4,8 Sekunden. Bestellungen mit Blanko-Schecks gingen aus aller Welt in Untertürkheim ein. Dennoch wurde eine Serienproduktion nie realisiert.

La voiture d'essai C 111 Mercedes-Benz réalisa, au début des années 70, un véritable exploit, passant de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes. D'innombrables commandes, accompagnées de chèques en blanc, affluèrent des quatre coins du monde arrivaient à Untertürkheim. La production en série ne fut cependant jamais décidée.

The Mercedes-Benz C 111 experimental car boasted performance figures which in the early seventies were quite sensational: it accelerated from standstill to 100 km/h in 4.8 seconds. Orders with blank cheques arrived in Untertürkheim from all over the world, but the car never went into standard production.

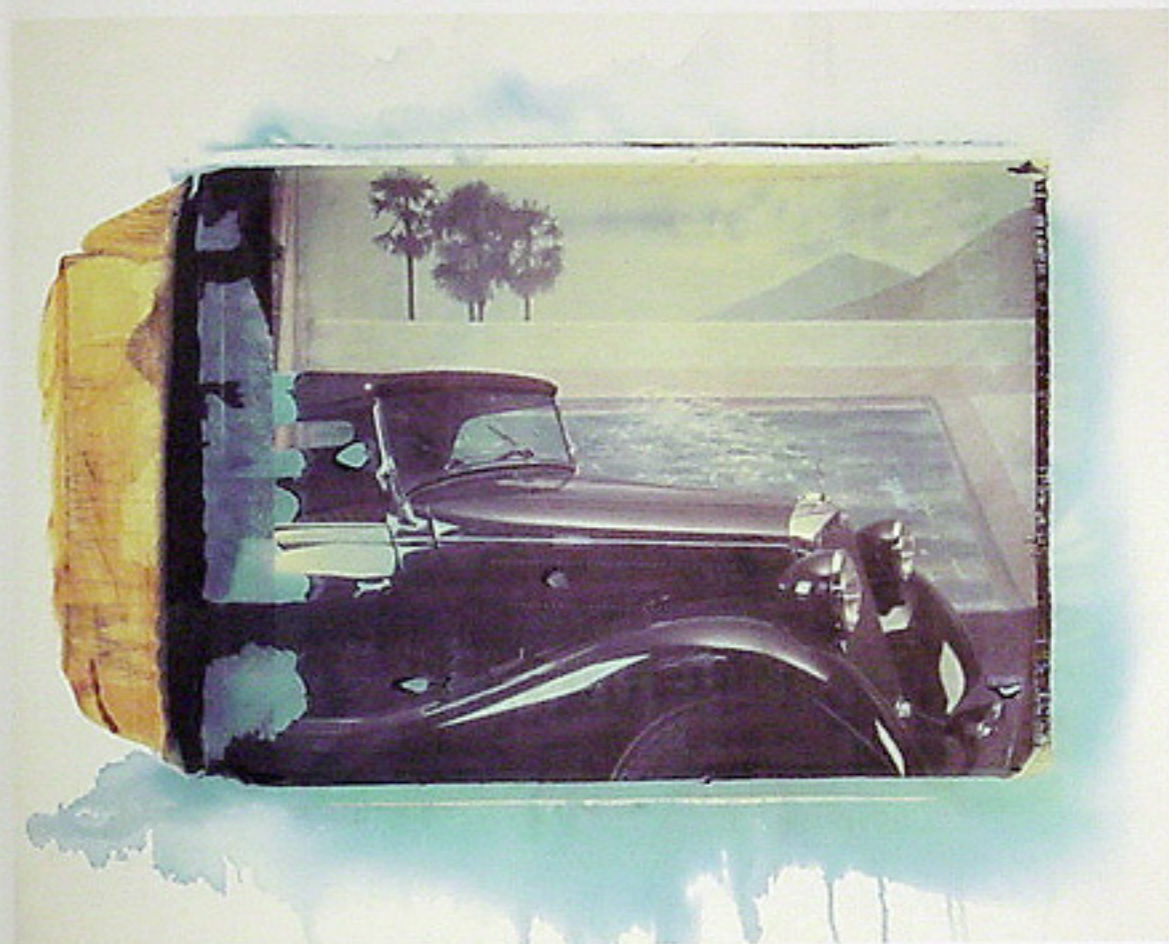




Der Mercedes-Benz Typ 170 V, ein grundsolider Alltagswagen, gehörte zu den meistgebauten Fahrzeugen der Vorkriegszeit. Der hier gezeigte Roadster von 1936 war die exklusivste Variante dieses Typs.

Le type 170 V, modèle robuste conçu pour un usage quotidien, est le véhicule le plus fabriqué de la période d'avant-guerre. Le roadster présenté ici fut construit en 1936, il s'agit de la version la plus luxueuse.

The Mercedes-Benz 170 V, a down-to-earth car for everyday use, was one of the most produced cars of the pre-war period. The Convertible of 1936 shown here was the most exclusive version of this model.





Nach Inkrafttreten der neuen 750 kg-Formel von 1934 löst Alfred Neubauer die Rennwagen auf die Waage rollen: zwei Kilo Übergewicht.

Die flapsige Bemerkung von Manfred von Brauchitsch – jetzt müssen Sie sich was einfallen lassen, Herr Neubauer, sonst sind wir die Lackierten – war die zündende Idee, den Lack zur Reduzierung des Gewichts abzukratzen.

Seither präsentieren sich Mercedes-Benz-Rennwagen im blanken Silber der Aluminiumkarosserie. Als »Silberpfeile« gingen sie in die Renngeschichte ein.

Auf dem Rennwagen W 125, neu entwickelt für die Rennsaison 1937, wurde Rudolf Caracciola Europa- und Deutscher Meister.

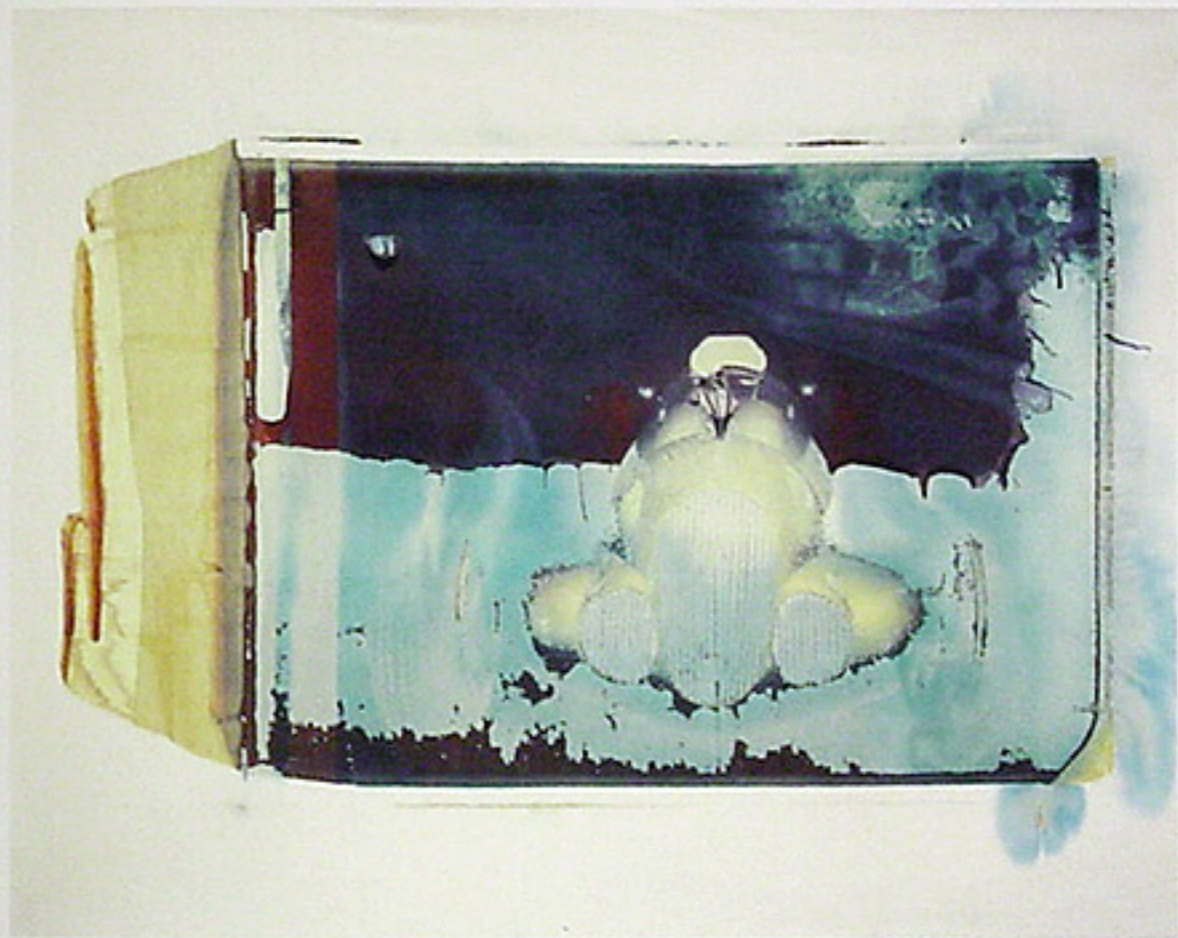
When the new 750 kg formula for racing cars came into force in 1934, Alfred Neubauer had his team's racing cars weighed and found them to be 2 kg overweight.

Manfred von Brauchitsch's uncouth remark – "You'll have to come up with a good idea, Mr. Neubauer, otherwise we'll be scraping off the eggs of our faces" – provided Neubauer with the fortuitous flash of inspiration: he had the paintwork scraped off the bodywork to reduce the weight.

Since then, Mercedes-Benz racing cars have been presented in the shining silver livery of the aluminum bodywork. They entered in the history of motor racing as the "Silver Arrows".

With the racing car W 125, a newly developed car for the 1937 racing season, Rudolf Caracciola won the European and German championship titles.

Après l'introduction, en 1934, de la nouvelle formule de course de 750 kg, Alfred Neubauer fait peser ses voitures de course et constate qu'elles ont deux kilos d'excédent.
Par sa remarque impertinente: «Maintenant, il va falloir faire preuve d'imagination, Monsieur Neubauer, nous ne sommes pas veruk's», Manfred von Brauchitsch lui donne l'idée de poncer la peinture de ses voitures pour en réduire le poids.
Des lors, les voitures de course Mercedes-Benz se présentent sur la ligne de départ avec une carrosserie aluminium aux reflets d'argent éblouissant mise à nu. Elles entrent dans la légende de la course automobile sous le nom de «flèches d'argent».
C'est avec la voiture de course W 125, modifiée pour la saison automobile 1937, que Rudolf Caracciola remporta les titres de champion d'Europe et champion d'Allemagne.





The "American way of life" is the guide line for the post-war generation. Elvis Presley, James Dean and Marlon Brando are the idols of the fifties. Coca-Cola, chewing gum and blue jeans conquer Europe. The consumer society comes into being. The motor vehicle is the motor of the economic upswing. The Mercedes-Benz 190 SL of 1955 was a highly coveted luxury accessory for a society intoxicated by the economic miracle.

Der «American way of life» wird zum Orientierungsmuster für die Nachkriegsgeneration. Elvis Presley, James Dean, Marlon Brando sind die großen Vorbilder der fünfziger Jahre. Coca-Cola, Kaugummi und Blue Jeans erobern Europa. Konsum wird groß geschrieben. Das Auto ist der Motor des wirtschaftlichen Aufschwungs. Der Mercedes-Benz Typ 190 SL aus dem Jahr 1955 war ein begehrtes Luxus-Accessoire einer im Wirtschaftswunderausch befindlichen Gesellschaft.

L'«American way of life» devient un modèle pour toute la génération d'après-guerre. Elvis Presley, James Dean, Marlon Brando sont les idoles des années 50. Coca-Cola, chewing-gums et blue jeans gagnent l'Europe. C'est l'avènement de la société de consommation. L'automobile est le moteur de l'essor économique. La Mercedes-Benz type 190 SL, construite en 1955, est un objet de luxe particulièrement convoité dans une société grisée par le miracle économique.



1939: Ein Jahr der Gegensätze. Der Beginn des Zweiten Weltkrieges erschüttert die Menschen. Durch die neu gebauten Autobahnen werden weite Reisen mit dem Automobil überhaupt erst praktikabel.

Ein geräumiger, komfortabler Reisewagen der Oberschicht war die Stromlinienlimousine Mercedes-Benz Typ 320, die für 14 500 Reichsmark zu erwerben war.

1939: a year of contrasts. The beginning of the Second World War shocked people. The newly built motorways make long distance travelling possible.
The streamlined Mercedes-Benz 320 saloon, available at 14 500 Reichsmark, was a roomy, comfortable touring vehicle for the upper classes.

1939: années de paradoxes. Le début de la seconde guerre mondiale ébranle l'humanité. La construction d'autoroutes rend possible les voyages longue distance en automobile.
La spacieuse limousine Mercedes-Benz de type 320, véhicule haute de gamme aux lignes aérodynamiques, offre un grand confort routier. Elle coûtait 14 500 Reichsmark.



