

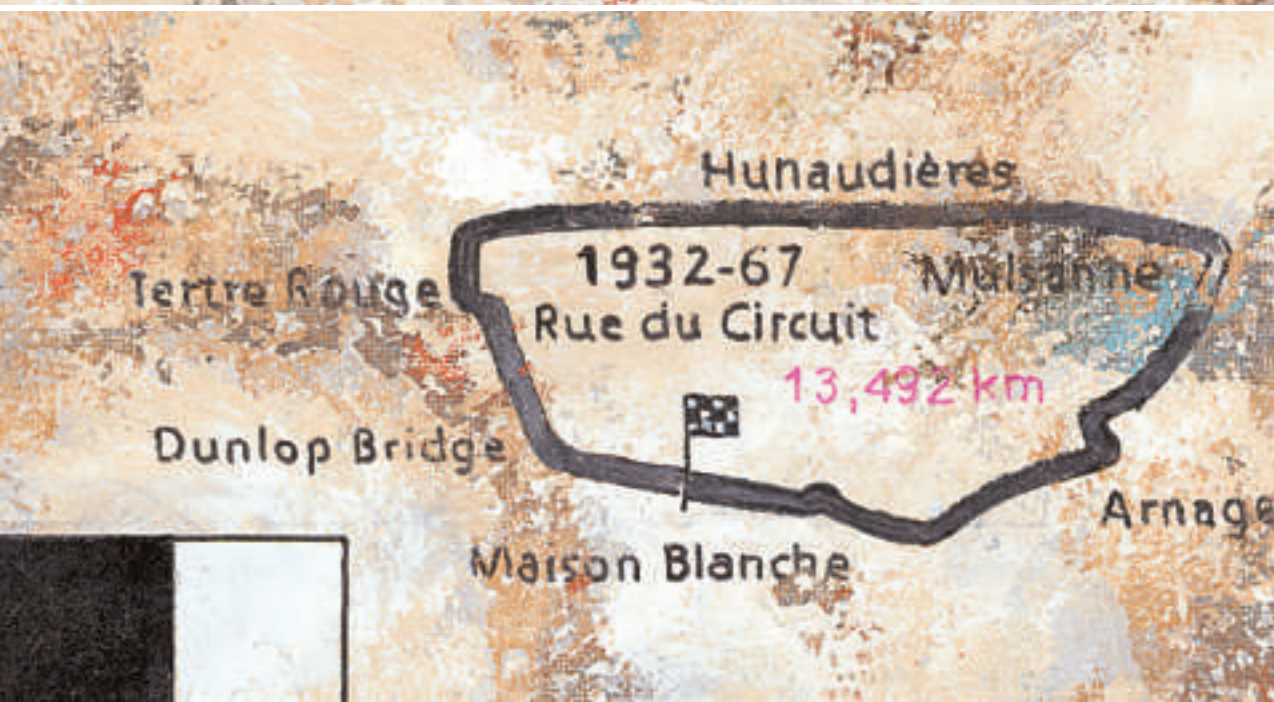


MES 24 HEURES
DU MANS
UNE HISTOIRE DE
LA COURSE LA PLUS
DIFFICILE DU MONDE

Édition 1923 - 1939



FERENCZ OLIVIER



Details: Gesamtsieger MPE - Sektion Lagonda
Die Streckenführungen der 24 Stunden von
Le Mans 1921 bis 1967

Details: Overall Winners MPD - Section Lagonda
The Routings of the 24 Hours of
Le Mans 1921 to 1967

LEGENDEN DES AUTOMOBILSPORTS

Die 24 Stunden von Le Mans gelten als das härteste Autorennen der Welt. Auf der traditionsreichen Rennstrecke treffen die besten Fahrer aufeinander, um Zuverlässigkeit und Entwicklungsstand ihrer Fahrzeuge in einer unbarmherzigen Zerreißprobe unter Beweis zu stellen. Durch die waghalsigen Duelle mit dramatischen Höhepunkten hält die magische Anziehungskraft des Circuit d'Endurance de la Sarthe bis heute an und fasziniert die Automobil-Fans weltweit. Auf diesem Straßenkurs wurden Legenden geboren und Rennsportgeschichte geschrieben.

Von der ersten Austragung der Le Mans Serie im Jahr 1923 bis in das Jahr 1939 waren es die erfolgreichen Modelle der Marken Chenard & Walcker, Bentley, Lorraine-Dietrich, Alfa-Romeo, Lagonda, Bugatti und Delahaye, die sich allesamt durch mindestens einen Sieg im Gesamtklassensament fest mit dem Mythos und der Historie der 24 Heures du Mans verankern konnten. In den Bildserien der Gesamtsieger meines Projektes „Rennsportlegenden - Le Mans“ werde ich die Geschichte dieser Heroen des frühen Automobilrennsports wieder aufleben lassen.

LEGENDS OF MOTOR SPORTS

The 24 hours of Le Mans are regarded as the hardest race in the world. On the traditional racing court the best drivers converge in order to prove their vehicles' reliability and state of the art in a merciless crucial test. Because of the daredevil duels with dramatic climaxes the magical attraction of the Circuit d'Endurance de la Sarthe still persists today and fascinates racing fans worldwide. On this street circuit legends were born and racing history was written.

From the first holding of the Le Mans Series in the year 1923 till 1939 it were the successful models of the brands Chenard & Walcker, Bentley, Lorraine-Dietrich, Alfa-Romeo, Lagonda, Bugatti und Delahaye, which could place themselves firmly in the myth and history of the 24 Heures du Mans by at least one victory in the overall results. In the series of paintings of the overall winners in my project "Racing Legends - Le Mans" I will bring the history of these heroes of early racing sports back to life.



Legenden des Automobilsports
Kapitel 3 - Plakat Serie
Grand Prix d'Endurance de 24 Heures
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 3,0 m

Legends of motor sports
Chapter 3 - Poster series
Grand Prix d'Endurance de 24 Heures
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 3,0 m



PLAKATSERIE »



Grand Prix d'Endurance de 24 Heures
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 3,0 m

Grand Prix d'Endurance de 24 Heures
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 3,0 m

PLAKAT - 1923 GRAND PRIX D'ENDURANCE DE 24 HEURES

Das Projekt „Rennsportlegenden - Le Mans“ zeigt neben den Bildserien der Gesamtsieger eine Auswahl von Veranstaltungsplakaten der Ära von 1923 bis 1939. Für das Jahr 1923 wurde das Originalplakat der ersten Veranstaltung als Grundlage meiner Arbeit herangezogen, um mit der Darstellung historischer Dokumente und meiner speziellen Maltechnik, ein Werk der Kategorie „Zeitart“ zu inszenieren. Auf den Seiten 22 und 36 sind weitere Werke dieser Serie abgebildet.

Eine Umfrage belegte damals: Zuverlässigkeit von Fahrzeugen war wichtiger als Geschwindigkeit. Sie wies somit Georges Durand und Charles Faroux den Weg zu dem heute berühmtesten Ausdauerrennen der Welt. Mit Unterstützung der Firma Rudge-Whitworth wurde ein Straßenrennen für Serienfahrzeuge, rund um die Uhr, veranstaltet. Zur Prüfung auf Alltagstauglichkeit war es nur den Fahrern erlaubt, Reparaturen mit Bordwerkzeug durchzuführen.

POSTER - 1923 GRAND PRIX D'ENDURANCE DE 24 HEURES

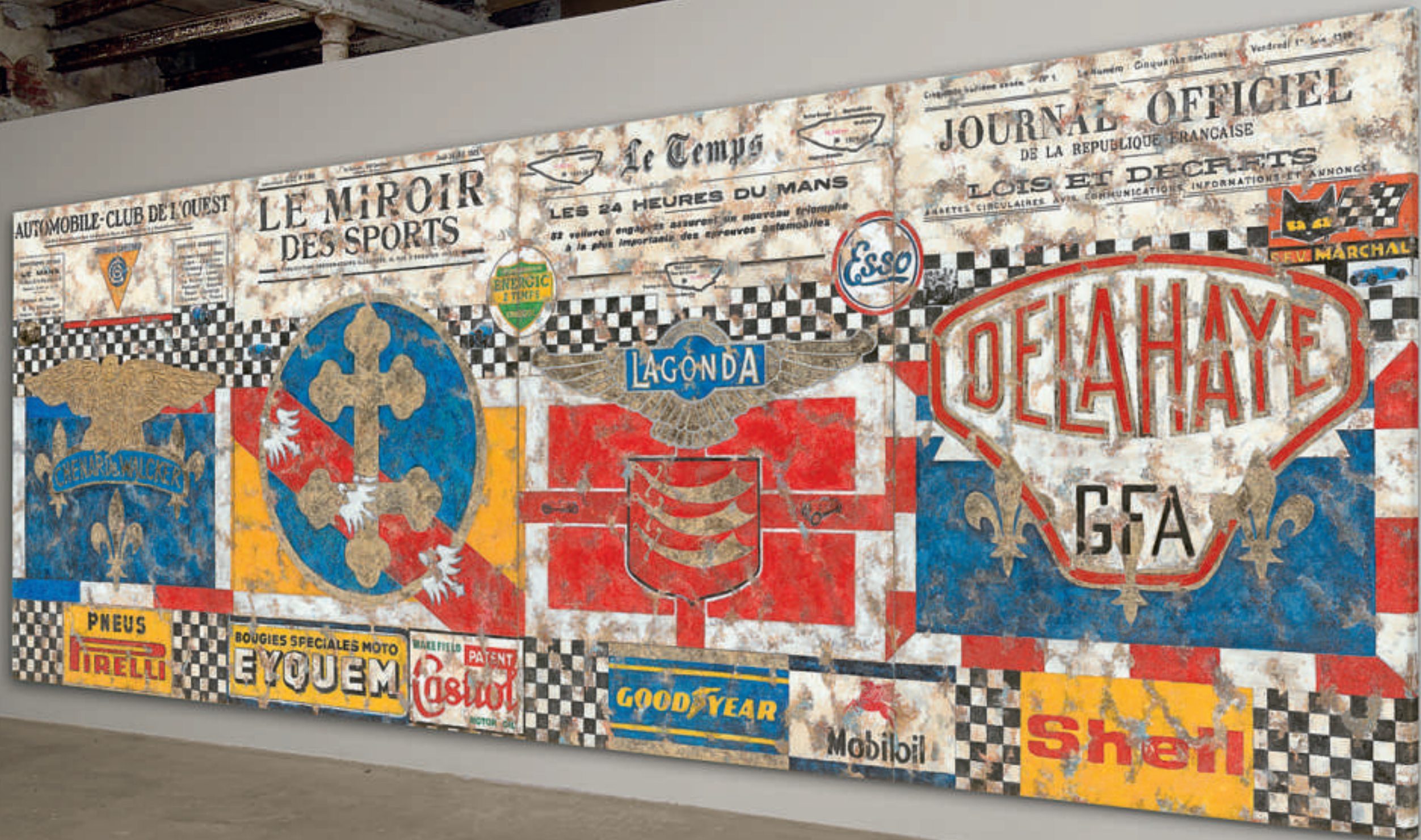
The project "Racing Legends - Le Mans" shows, apart from the series of the overall winners, a selection of event posters from the era between 1923 and 1939. For the year 1923 the original poster of the first event was consulted as a basis of my work, in order to stage an artwork from the category "Zeitart" by displaying historical documents in combination with my special painting technique. At pages 22 and 36 further works of this series are depicted.

A contemporary survey has shown: A vehicle's reliability was more important than its speed. Therefore it showed Georges Durand and Charles Faroux the way to the nowadays most famous endurance race of the world. Supported by the Rudge-Whitworth company a round-the-clock-road-race for series-production vehicles was staged. To test the road capability only the drivers were allowed to carry out repairs with vehicle tool kits.



Detailabbildungen:
Veranstaltungsplakat 1923

Detailed illustrations:
Event poster 1923



Legenden des Automobilsports
Kapitel 1 - Gesamtsieger MPE
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 5,6 m

Legends of motor sports
Chapter 1 - Overall Winners MPD
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 5,6 m

GESAMTSIEGER »



Legenden des Automobilsports
Kapitel 1 - Gesamtsieger MPE

Legends of motor sports
Chapter 1 - Overall Winners MPD

KAPITEL 1 GESAMTSIEGER MPE

Die Serien der Gesamtsieger thematisieren die Historie der siegreichen Rennsportwagenmarken der 24 Stunden von Le Mans bis in das Jahr 1939. Meine künstlerische Interpretation dieser glorreichen Epoche beschränkt sich nicht nur auf die Darstellung von Wort- und Bildmarken, vielmehr bildet meine unverwechselbare Maltechnik in der Komposition aus historisch anmutenden Dokumenten und das umfließende Bildmaterial die Grundlage für die abgeschlossenen Bildserien, die den Charme und Charakter dieser Motorsportlegenden wieder aufleben lassen.

Einige dieser ruhmreichen Hauptdarsteller konnten den Turbulenzen des vergangenen Jahrhunderts nicht standhalten. Die klanghaften und damals von internationaler Bedeutung geprägten Embleme treten heute nicht mehr in Erscheinung, wodurch sie in unserem emotionalen Gedächtnis erloschen scheinen. Für mich als bildender Künstler liegt in dieser Gegenwärtigkeit das wesentliche Merkmal für die Unterscheidung der dargestellten Bildserien. Das folgende Kapitel 1 ist somit den Gesamtsiegern gewidmet, deren Modellproduktion eingestellt wurde: MPE.

CHAPTER 1 OVERALL WINNERS MPD

The overall winners series broaches the issue of the winning racing car brands' history of the 24 hours of Le Mans until the year 1939. My artistic interpretation of this glorious epoch does not constrain itself to the display of word- and figurative marks. Moreover my unique painting technique in the composition of seemingly historical documents and the ambient image material are the basis of the self-contained series of paintings that bring the charm and character of these racing legends back to life.

Some of these glorious protagonists could not withstand the turbulences of the last century. The resonant and in their time internationally important emblems do not appear today anymore, which is why they have become extinct in our emotional memory. For me the main distinctive feature of this painting series lies in this contemporaneity. The following chapter 1 is therefore dedicated to the overall winners, whose production has discontinued: MPD.



Detailabbildungen:
Rennsportlegenden
Le Mans
Gesamtsieger MPE

Detailed illustrations:
Racing Legends
Le Mans
Overall Winners MPD



Gesamtsieger MPE von 1923 bis 1939
 Mischtechnik auf Leinwand
 Maße 2,0 x 5,6 m

Overall Winners MPD from 1923 to 1939
 Mixed media on canvas
 Measurements 2,0 x 5,6 m

KAPITEL 1 SEKTION CHENARD & WALCKER

Vom Automobil als Vehikel der Zukunft überzeugt, gründete der Eisenbahningenieur Ernest Chenard am 19. Januar 1899 mit seinem langjährigen Weggefährten, dem Bergbauingenieur Henri Walcker, die Société Chenard & Walcker mit Sitz in Asnières, nordwestlich von Paris. Nach der Entwicklung motorgetriebener Zwei- und Dreiräder wurde 1923 mit dem Doppelsieg bei dem ersten 24-Stunden-Rennen von Le Mans die Blütezeit des Unternehmens eingeläutet. In den kommenden Jahren stieg die Firma zum viertgrößten Automobilhersteller Frankreichs auf. Durch zahlreiche Siege auf den Rennstrecken Europas erlangte man bei der Konkurrenz mit den Chenard & Walcker Sport-Modellen den Ruf der unbesiegbaren Chenard & Walcker.

CHAPTER 1 SECTION CHENARD & WALCKER

Convinced that the car was the vehicle of the future, the railway engineer Ernest Chenard, together with his long-time companion, mining engineer Henri Walcker, founded the Société Chenard & Walcker, situated in Asnières north-west of Paris, on 19th January 1899. After developing motorized two- and three-wheelers, a double victory in the first 24-hours-race in Le Mans 1923 started the company's golden age. In the following years they advanced to the fourth largest car manufacturer in France. Through numerous victories on Europe's racing circuits with the Chenard & Walcker Sport models they achieved the reputation of the invincible Chenard & Walcker among their rivals.

Detail: Gesamtsieger MPE
Sektion Chenard & Walcker

Detail: Overall Winners MPD
Section Chenard & Walcke



Kapitel 1 - Sektion Chenard & Walcker
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 1,4 m

Chapter 1 - Section Chenard & Walcker
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 1,4 m



Detail: Gesamtsieger MPE
Sektion Lorraine-Dietrich

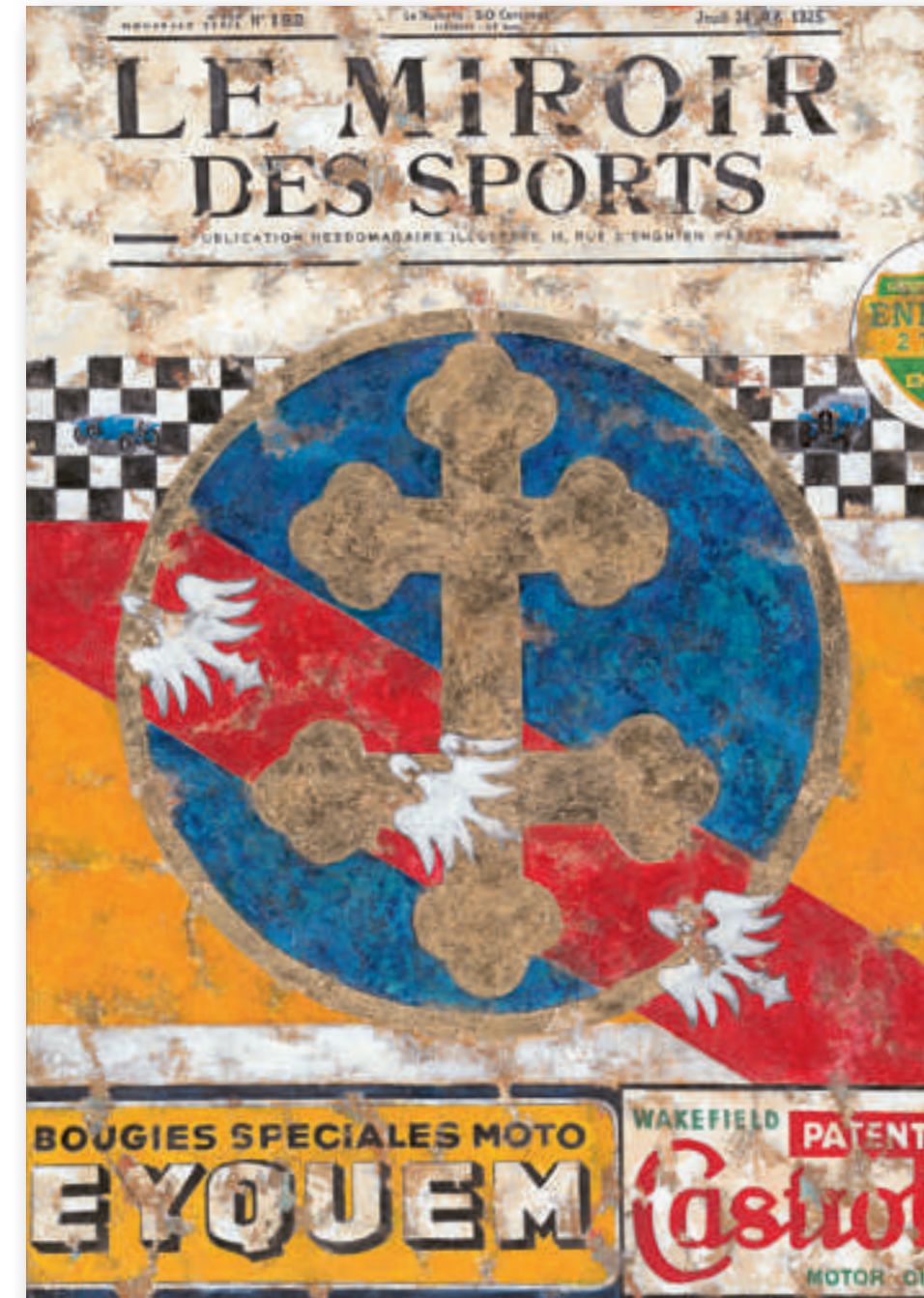
Detail: Overall Winners MPD
Section Lorraine-Dietrich

KAPITEL 1 SEKTION LORRAINE- DIETRICH

Unter dem Namen De Dietrich et Compagnie begann Eugène de Dietrich mit seinem Neffen Adrien de Turckheim ab 1897 in den Werken in Lunéville und Niederbronn mit der Automobilproduktion. Nach Aufgabe des deutschen Konzernteils, wurde 1905 der Name Lorraine-Dietrich mit dem Lothringer-Doppelkreuz, dem Croix de Lorraine, als Logo eingeführt. In den 20er Jahren entwickelte der Hauptkonstrukteur, Marius Barbarou, einen Sechszylinder-Wagen der in seiner Sportversion in den folgenden Jahren für Furore sorgte. Mit dem Lorraine-Dietrich B3-6 Modell gelang es dem Werksfahrer André Rossignol ab 1925 das 24-Stunden-Rennen von Le Mans zweimal in Folge zu gewinnen. Bei dem Rennen von 1926 errang man sogar einen Dreifachsieg.

CHAPTER 1 SECTION LORRAINE- DIETRICH

Under the name De Dietrich et Compagnie Eugène de Dietrich, together with his nephew Adrien de Turckheim, began producing vehicles in factories situated in Lunéville and Niederbronn in 1897. After giving up the company's German part the name Lorraine-Dietrich with the double cross of Lorraine, the Croix de Lorraine, as their logo in 1905. In the 1920ies the leading engineer Marius Barbarou developed a six-cylinder car whose sport version caused a furore in the years to come. With the Lorraine-Dietrich B3-6 Model the company driver André Rossignol could win the 24-hours-race of Le Mans twice in a row from 1925. In the race of 1926 even a triple victory was achieved.



Kapitel 1 - Sektion Lorraine-Dietrich
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 1,4 m

Chapter 1 - Section Lorraine-Dietrich
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 1,4 m



Detail: Gesamtsieger MPE
Sektion Lagonda

Detail: Overall Winners MPD
Section Lagonda

KAPITEL 1 SEKTION LAGONDA

Der Amerikaner Wilbur Gunn hatte sich bereits einen Namen als Opernsänger gemacht, bevor er 1891 nach England auswanderte, um sich dort seiner zweiten großen Leidenschaft, dem Maschinenbau, zu widmen. Unter dem klangvollen Namen Lagonda Engineering Company, eine Hommage an seine Heimat in Ohio, produzierte man ab 1899 in Staines, Middlesex zunächst Dampfmaschinen für Boote. Später folgten Motorräder und Dreirad-Vehikel, bis 1907 die ersten vierrädrigen Fahrzeuge auf den Markt gebracht wurden. Ein Sieg bei dem Rennen Moskau - St. Petersburg von 1910 begründete den Ruf als Sport- und Luxuswagenmarke. In Le Mans nahm Lagonda bereits seit 1928 an den Rennen teil, bis die sportliche Erfolgsgeschichte im Jahre 1935 mit dem Sieg eines Lagonda M45R Rapide gekrönt wurde.

CHAPTER 1 SECTION LAGONDA

The American Wilbur Gunn had already earned a reputation as opera singer, before he emigrated to England in 1891, in order to dedicate himself to his second obsession: the construction of machines. Under the sonorous name Lagonda Engineering Company, an homage to his home town in Ohio, he first produced steam engines for boats in Staines, Middlesex from 1899. Later motorcycles and three-wheeled vehicles followed, until the first four-wheeled vehicles entered the market in 1907. A victory in the race Moscow - St. Petersburg in 1910 established the reputation as sport- and luxury brand. Already in 1928 Lagonda took part in the race in Le Mans, until the sportive success story was crowned with a victory of a Lagonda M45R Rapide in 1935.



Kapitel 1 - Sektion Lagonda
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 1,4 m

Chapter 1 - Section Lagonda
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 1,4 m



Detail: Gesamtsieger MPE
Sektion Delahaye

Detail: Overall Winners MPD
Section Delahaye

KAPITEL 1 SEKTION DELAHAYE

Fasziniert von den ersten Automobilen experimentierte der französische Automobilpionier Émile Delahaye nach seinem Ingenieurstudium mit Dampf- und Verbrennungsmotoren, bis er 1894 in seiner Heimatstadt Tours, nur 70 Kilometer vom späteren Circuit de la Sarthe entfernt, mit der Fertigung eigener Automobile begann. Die Teilnahme am Pariser Autosalon und verschiedenen Rennveranstaltungen steigerte Bekanntheitsgrad und Absatzzahlen der Société des Automobiles Delahaye. Unter Chefkonstrukteur Charles Weiffenbach gelang in den 1930er-Jahren der Aufstieg zu einem der innovativsten Automobilproduzenten. Seit der ersten Le Mans-Teilnahme 1935 ist die Marke Delahye bis 1939 unter den Top Ten zu finden, wobei man mit dem Rennsportwagen Typ 135 Compétition Spéciale 1938 einen Doppelsieg einfahren konnte.

CHAPTER 1 SECTION DELAHAYE

Fascinated by the first automobiles, the French automobile pioneer Émile Delahaye experimented with steam- and combustion engines after his engineer studies, until he began manufacturing his own vehicles in his home town Tours in 1894, which lies in a distance of only 70 kilometres to the later Circuit de la Sarthe. His participation in the Paris car showroom and diverse racing events boosted the degree of brand awareness and sales numbers of the Société des Automobiles Delahaye. Under chief designer Charles Weiffenbach they ascended to the most innovative producers of cars in the 1930ies. With their first participation in Le Mans in 1935 the brand Delahye could always be found among the top ten until 1939 and in 1938 even a double victory was achieved with the racing car Type 135 Compétition Spéciale.



Kapitel 1 - Sektion Delahaye
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 1,4 m

Chapter 1 - Section Delahaye
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 1,4 m

PLAKATSERIE »



Le huitième Grand Prix d'Endurance
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 1,4 m

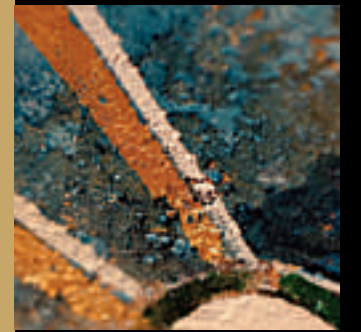
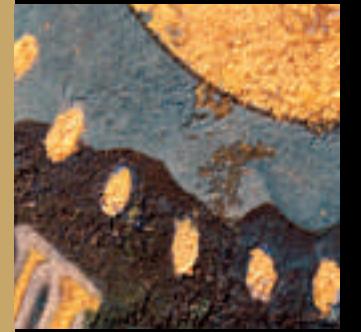
Le huitième Grand Prix d'Endurance
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 1,4 m

PLAKAT - 1930 LE HUITIEME GRAND PRIX D'ENDURANCE LES 24 HEURES DU MANS

Zu den Debütanten im Teilnehmerfeld des achten Grand Prix d'Endurance gehörte das deutsche Team mit Rudolf Caracciola und Christian Werner im Mercedes-Benz Supersport, sowie ein 6C 1750 Gran Sport Modell der Marke Alfa-Romeo, gesteuert von Francis Curzon und Leslie Callingham. Mit Marguerite Mareuse und Odette Siko überquerte erstmals ein Damenteam die Ziellinie des Rennens, und erreichte im Bugatti Typ 40 den siebten Rang. Auf der im Vorjahr um die Kurve bei Pontlieu verkürzten Strecke stellte Tim Birkin im Bentley Blower C mit einem Schnitt von 144,362 km/h den Rundenrekord auf, während die Bentley Boys mit den Speed Six Modellen die beiden ersten Plätze der Gesamtwertung verbuchen konnten. Auf Platz 1 landete Woolf Barnato mit Kopilot Glen Kidston in der Old Number One die bereits das letzte Rennen für sich entscheiden konnte. Auf den Seiten 06 und 36 sind weitere Werke der Plakatserie abgebildet.

POSTER - 1930 LE HUITIEME GRAND PRIX D'ENDURANCE LES 24 HEURES DU MANS

Among the debutants of the eighth Grand Prix d'Endurance was the German team with Rudolf Caracciola and Christian Werner in their Mercedes-Benz Supersport, as well as a 6C 1750 Gran Sport Model of the brand Alfa-Romeo, driven by Francis Curzon and Leslie Callingham. With Marguerite Mareuse and Odette Siko a female team crossed the finish line of this race for the first time and was ranked seventh in a Bugatti Type 40. On the track that had been shortened by the curve at Pontlieu the year before, Tim Birkin established a track record in his Bentley Blower C with an average speed of 144,362 km/h, whereas the Bentley Boys could win the first two ranks of the overall standings in their Speed Six Models. The first place was taken by Woolf Barnato with his co-pilot Glen Kidston in their Old Number One which had already decided the previous race for itself. At pages 06 and 36 further works of the poster series are depicted.



Detailabbildungen:
Veranstaltungsplakat 1930

Detailed illustrations:
Event poster 1930



Legenden des Automobilsports
Kapitel 2 - Gesamtsieger MPF
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 4,2 m

Legends of motor sports
Chapter 2 - Overall Winners MPC
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 4,2 m

GESAMTSIEGER »



Legenden des Automobilsports
Kapitel 2 - Gesamtsieger MPF

Legends of motor sports
Chapter 2 - Overall Winners MPC

KAPITEL 2 GESAMTSIEGER MPF

Das folgende Kapitel meines Projektes „Rennsportlegenden - Le Mans“ befasst sich mit den Gesamtsiegern, deren Modellproduktion fortgeführt wird: MPF. In den drei Sektionen dieses Kunstwerkes erzähle ich von der ruhmreichen Geschichte der Rennsportwagenmarken, die über die Jahre hinweg nichts von ihrer Strahlkraft eingebüßt haben. Die Fabrikate dieser Hersteller verbinden wir nicht nur mit den sportlichen Erfolgen aus längst vergangenen Tagen, vielmehr stehen sie noch bis in die Gegenwart mit ihrem Namen für Verbindung höchster Ingenieurskunst, mit der Kraft und Schönheit außergewöhnlicher Fahrzeuge.

Wie auch in Kapitel 1 der Serie, verwende ich für die drei Sektionen dieses unverwechselbaren Kunstwerkes hochwertige Materialien wie Blattgold, Echtsilber und Marmormehl in einer aufwendigen Schichtmalerei mit natürlichen Pigmenten auf grobem Leinen. Die reliefartige Struktur meiner Werke, mit ihren angestoßenen Oberflächen, erzählt eine Geschichte und liefert zugleich eine unverwechselbare Momentaufnahme, die das emotionale Gedächtnis berührt.

CHAPTER 2 OVERALL WINNERS MPC

The following chapter of my project “Racing Legends - Le Mans” deals with the overall winners whose car production is still continued: MPC. In the three sections of this artwork I am telling the glorious history of racing car brands that have lost nothing of their radiance over the years. Not only do we connect the models of these manufacturers with sportive successes of the past, moreover do their names stand for the highest art of engineering in the present, due to the power and beauty of their extraordinary cars.

Just like in the first chapter of the series I use high value materials like beaten gold, real silver and marble dust in an elaborate multi-layer painting with natural pigments on rough canvas. The relief-like structure of my works, with their stubbed surface, is telling a story and provides at the same time a unique snap-shot that touches the emotional memory.

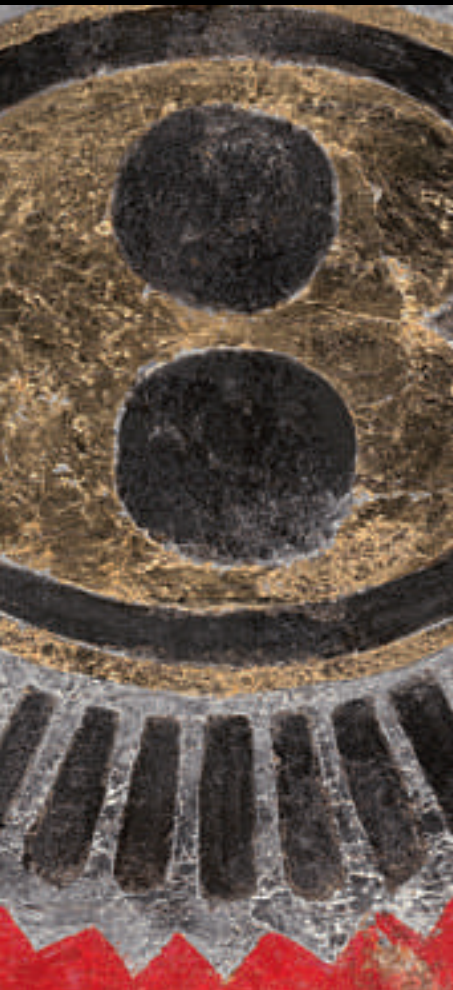


Detailabbildungen:
Rennsportlegenden
Le Mans
Gesamtsieger MPF

Detailed illustrations:
Racing Legends
Le Mans
Overall Winners MPC



Gesamtsieger MPF von 1923 bis 1939
 Mischtechnik auf Leinwand
 Maße 2,0 x 4,2 m
 Overall Winners MPC from 1923 to 1939
 Mixed media on canvas
 Measurements 2,0 x 4,2 m



Detail: Gesamtsieger MPF
Sektion Bentley

Detail: Overall Winners MPC
Section Bentley

KAPITEL 2 SEKTION BENTLEY

Der gelernte Maschinenbauer und begeisterte Rennfahrer Walter Owen Bentley machte sich 1912 selbständig, um Fahrzeuge des französischen Automobilherstellers D.F.P. in England zu vertreiben und durch Modifikation für den Rennsport tauglich zu machen. Mit der Vorgabe, den ersten echten Sportwagen des Empires zu bauen, wurde ab 1919 unter Bentley Motors Limited im Londoner Cricklewood das Modell EXP-1 entwickelt. Seit dieser Zeit ziert das Winged B in verschiedenen Farbvariationen den Kühlergrill der Chassis. In den 1920er-Jahren prägten die sogenannten Bentley Boys den Ruhm der Marke auf den Rennstrecken. In Le Mans konnten Bentleys von 1923 bis 1933 insgesamt fünf Gesamtsiege, davon vier in Folge, verbuchen. Die Werksteams von 1929 und 1930 führen dabei einen Vierfach- und einen Doppelsieg ein.

CHAPTER 2 SECTION BENTLEY

The mechanical engineer and ardent racing pilot Walter Owen Bentley began working independently in 1912, to market the vehicles of the French car manufacturer D.F.P. in England and to make them suitable for racing sports by modifying them. With the requirement to build the Empire's first racing car, the model EXP-1 was developed in London's Cricklewood under the name Bentley Motors. Since then the Winged B in various colours adorns the radiator grill of the chassis. In the 1920ies the so-called Bentley Boys shaped the brand's fame on the racing tracks. In Le Mans the Bentleys could achieve five overall victories between 1923 and 1933, four of them in a row. The factory teams of 1929 and 1930 even achieved one quadruple- and one double victory.



Kapitel 2 - Sektion Bentley
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 1,4 m

Chapter 2 - Section Bentley
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 1,4 m



Detail: Gesamtsieger MPF
Sektion Alfa-Romeo

Detail: Overall Winners MPC
Section Alfa-Romeo

KAPITEL 2 SEKTION ALFA-ROMEO

Im Mailänder Vorort Portello begann 1910, nach Aufgabe eines Montagewerkes des französischen Automobilherstellers Darracq, die Società Anonima Lombarda Fabbrica Automobili ihre ersten rein italienischen Fabrikate herzustellen. Als Markenzeichen trugen sie das Stadtwappen und den Kurznamen Alfa Milano, mit zwei savoyischen Knoten auf einem dunkelblauen Band. Nach der Übernahme durch den Unternehmer und Ingenieur Nicola Romeo änderte sich der Name in Alfa-Romeo Milano. Seit dem Weltmeistertitel im Jahr 1925 ziert ein Lorbeerkranz das Emblem. Alfa-Romeo gab 1930 mit einem 6C 1750 Gran Sport sein Debüt in Le Mans. Von 1931 bis 1939 begründeten die 8C-Modelle mit vier Gesamtsiegen in Folge den Ruhm als Rennsportwagenmarke. 1932 und 1933 konnten Doppel- und Dreifachsiege notiert werden.

CHAPTER 2 SECTION ALFA-ROMEO

In Milan's suburb Portello, the Società Anonima Lombarda Fabbrica Automobili began to produce their first purely Italian make in 1910, after giving up their assembly line of the French manufacturer Darracq. As a brand logo they carried the city's coat of arms and the short name Alfa Milano with two Savoyan knots on a dark blue band. After having been taken over by the entrepreneur and engineer Nicola Romeo the name was changed to Alfa-Romeo Milano. Since the world champion's title in 1925, a laurel wreath adorns the emblem. Alfa-Romeo made its debut in Le Mans in 1930 with a 6C 1750 Gran Sport. Between 1931 and 1939 the 8C-Models coined the fame of this racing car brand with four overall victories in a row. In 1932 and 1933 double- and triple victories were recorded.



Kapitel 2 - Sektion Alfa-Romeo
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 1,4 m

Chapter 2 - Section Alfa-Romeo
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 1,4 m



Detail: Gesamtsieger MPF
Sektion Bugatti

Detail: Overall Winners MPC
Section Bugatti

KAPITEL 2 SEKTION BUGATTI

Die Epoche des Automobils hatte grade erst begonnen, als Ettore Arco Isidoro 1881 in die alte Mailänder Künstlerfamilie Bugatti hineingeboren wurde. Während seiner Lehrzeit entwirft er bei dem Zwei- und Dreiradfabrikanten Prinetti & Stucchi sein erstes motorisiertes Dreirad und nimmt fortan an Rennen teil. Die Renneinsätze machten Bugatti bekannt und trieben ihn während seiner ganzen Laufbahn zu neuen Entwicklungen an. Das ovale Emblem mit den stilisierten Initialen und dem Namenszug entstand um 1907, als Ettore für die Kölner Gasmotorenfabrik Deutz arbeitete und das Modell T 10, den Prototyp der späteren T 13-Serie, in Eigenregie entwickelte. Modelle vom Typ 13 Brescia nahmen bereits 1923 an den 24 Heures du Mans teil. Die großen Erfolge erzielte man 1937 und 1939 mit den Gesamtsiegen in einem Typ 57 C Tank.

CHAPTER 2 SECTION BUGATTI

The epoch of motor sports had only just begun, when in 1881 Ettore Arco Isidoro was born into the artist family Bugatti. During his apprenticeship he developed his first motorized tricycle for the motorcycle and tricycle manufacturer Prinetti & Stucchi and took part in races thereafter. The participation in races made Bugatti famous and inspired him to new developments in his whole lifetime. The oval emblem with its stylise initials and the signature came into being in 1907, when Ettore worked for the gas engine factory Deutz in Cologne and single-handedly developed the model T 10, the prototype of the later T 13-Series. Type 13 Brescia models took part in the 24 Heures du Mans as early as 1923. The greatest achievements were made in 1937 and 1939 with the overall victory in a Type 57 C Tank.



Kapitel 2 - Sektion Bugatti
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 1,4 m

Chapter 2 - Section Bugatti
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 1,4 m

PLAKATSERIE »



IX^e Grand Prix d'Endurance
Mischtechnik auf Leinwand
Maße 2,0 x 1,4 m

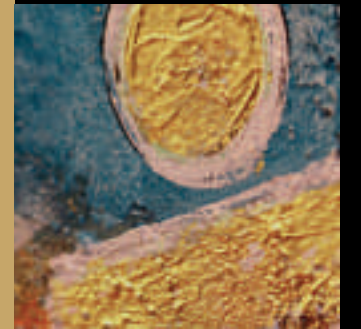
IX^e Grand Prix d'Endurance
Mixed media on canvas
Measurements 2,0 x 1,4 m

PLAKAT - 1931 IX^E GRAND PRIX D'ENDURANCE DE 24 HEURES

Das Rennen von 1931 führte zum letzten Mal durch die Innenstadt von Le Mans, und mit der Einstellung des Bentley-Rennprogramms endete auch die Dominanz auf dem Kurs. Es begann die Ära der Alfa-Romeo-Modelle, die in diesem Jahr mit dem ersten Werksteam am Start waren. Die französische Équipe Bugatti, sowie die britischen Marken Aston Martin und MG, gaben ebenfalls ihr Debüt an der Sarthe. Mit einem Schnitt von 139,234 km/h fuhr Boris Ivanowski in dem von Ferdinand Porsche entworfenen Mercedes-Benz Supersport Kurz den Rekord für die schnellste Runde ein. Die erstplatzierten Francis Curzon und Tim Birkin legten insgesamt 3017,654 Kilometer zurück und übertrafen damit erstmals die 3000-Kilometer-Marke auf dem Circuit. Auf den Seiten 06 und 22 sind weitere Werke dieser Serie abgebildet.

POSTER - 1931 IX^E GRAND PRIX D'ENDURANCE DE 24 HEURES

The race in 1931 took place in the city centre of Le Mans for the last time and with the cessation of Bentley's racing programme ended their dominance on this racing track. The era of Alfa-Romeo-models began, which started with their first factory team in this year. The French Équipe Bugatti, as well as the British brands Aston Martin and MG, debuted at the Sarthe too. With an average speed of 139,234 km/h Boris Ivanowski achieved a record with the the fastest round in his Mercedes-Benz Supersport Kurz, which had been designed by Ferdinand Porsche. The first-placed team Francis Curzon and Tim Birkin covered a distance of 3017,654 kilometres and crossed the 3000 kilometre mark for the very first time. At pages 06 and 22 further works from this series are shown.



Detailabbildungen:
Veranstaltungsplakat 1931

Detailed illustrations:
Event poster 1931



Ferencz Olivier
Freischaffender Künstler

Ferencz Olivier
Visual Artist

DER KÜNSTLER

Als bildender Künstler habe ich das Projekt „Rennsportlegenden der Vergangenheit“ entwickelt, um die glorreichen Zeiten des frühen Automobilrennsports wieder aufleben zu lassen. Meine spezielle Maltechnik, die an die Freskomalerei der italienischen Renaissance erinnert, lässt einzigartige Kunstwerke entstehen, die wie Fundstücke eines wertvollen Kulturgutes wirken. Mit dieser ersten Weiterentwicklung nach den Bildserien zur klassischen Mille Miglia tauchen meine aktuellen Werke unter dem Titel „Rennsportlegenden - Le Mans“ in die Historie dieses legendären Langstreckenrennens ein und liefern eine unverwechselbare Momentaufnahme von der Geburtsstunde des Mythos Le Mans.

Vita: 1962 geboren in Berlin · 1979/81 Ausbildung zum Kürschner · 1982/84 Südafrika, erste Atelierarbeiten und Ausstellungen · 1985/86 Studienreise nach Italien und Beginn der experimentellen Malerei bzw. Spachtelarbeiten nach dem Vorbild historischer Fresken · 1986/87 Abitur · 1987/88 Fachstudium BTE · 1989/2002 Vertrieb und Design in der Modebranche · seit 2003 freischaffend tätig.

THE ARTIST

As visual artist I have developed the project “Racing Legends of the Past” in order to bring the glorious era of early racing sports back to life. My unique painting technique, which reminds of the frescoes from early Renaissance Italy, creates works of art that look like valuable artefacts. With this first further development after the painting series about the classical Mille Miglia my recent works with the title “Racing Legends - Le Mans” enter the history of this legendary long distance race and provide a unique snap shot of the hour of birth of the myth Le Mans.

Curriculum Vitae: 1962 born in Berlin · 1979/81 apprenticeship as furrier · 1982/84 South Africa, first studio works and exhibitions · 1985/86 educational journey to Italy and beginning of experimental painting and works with filler, following the example of historical frescoes · 1986/87 A-Levels · 1987/88 professional studies BTE · 1989/02 marketing and design in the fashion-branch · since 2003 freelance artist.

Ferencz Olivier
Atelier und Galerie
in Münster

Ferencz Olivier
Studio and gallery
in Münster





REFERENZEN

FIFA, Zentrale Zürich · OBO Bettermann, Menden · FC Bayern München, München · Liverpool FC, Liverpool · Willi Bogner, München · Esprit, Ratingen · SV Werder Bremen, Bremen · Peek & Cloppenburg, Zentrale Düsseldorf · VfB Stuttgart 1893, Stuttgart · C&A, Zentrale Düsseldorf · VfB Stuttgart, Erwin Staudt · AWD, Zentrale Hannover · TSG 1899 Hoffenheim, Hoffenheim · Develey - Löwensenf, München · HSV, Hamburg · Born, Erfurt · Hertha BSC, Berlin · City of Arabia, Dubai · Toyota Europa, Europazentrale Brüssel · Dr. Oetker International, Bielefeld · BP, British Petrol Zentrale Bochum · L`TUR Touristik AG, Baden Baden · Red Bull, Zentrale Fuschl am See, Österreich · Coca Cola AG, Zentrale Berlin · Warsteiner Brauerei, Warstein · Rolink Brauerei, Steinfurt · Stiegl Brauerei, Salzburg, Österreich · Frankenheimer Brauerei, Düsseldorf · Media-Saturn Holding GmbH, Ingoldstadt · König Ludwig Bier, Fürstenfeldbruck · PricewaterhouseCoopers AG, Frankfurt am Main · Warsteiner HiLight, Warstein · Roland Berger, Strategy Consultans, München · Erdinger Brauerei, Erding · Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG, Bremen · Paulaner Brauerei, München · Dettmer Reederei, Bremen · Riegele Brauerei, Augsburg · Meyer Werft, Pappenburg · Pfungstädter Brauerei, Pfungstadt · Orion Bulkers, Hamburg · Poolquip - Starline, Valkenswaard, Holland · German Tanker, Bremen · infraserv höchst, Frankfurt am Main · Beluga Shipping, Bremen · Eckstein & Leitner, München · FC Bayern München, Olli Kahn - Farewell · Abeking & Rassmussen Werft, Bremen · Uniferm GmbH & Co. KG, Werne · FC Bayern München, Ottmar Hitzfeld · Chiemgau Raststätten GmbH, Bergen · Halikon, Griechenland · Schmitz Cargobull AG, Horstmar · Itelligence SAP, Bielefeld · Jack Wolfskin, Idstein · Deutsche Post AG, Bonn · Bankhaus Lampe, Düsseldorf · Berlin Hyp, Berlin · Deutsches Theater, München · Hornbach Holding AG, Neustadt · Mast - Jägermeister AG, Wolfenbüttel · Brauerei Rapp, Kutzenhausen · Viessmann Werke GmbH, Allendorf · Schneider Weisse, Kelheim · Balver Zinn, Balve · Reissdorf Kölsch, Köln · VfL Wolfsburg, Wolfsburg · Reinhold Messner, Bozen · Händlmaier Senf, Regensburg · Prof. Dr. Norbert Walter, Deutsche Bank · Thomas Sabo, Nürnberg · Dr. Theiss Naturwaren, Homburg · Maisel Brauerei, Bayreuth · Gauselmann Gruppe, Espelkamp · Zumnorde, Münster · FC Augsburg 1907, Augsburg · Tank & Rast GmbH, Bonn · Werner Voß, Münster · Westfälische Nachrichten, Münster · Dr. Oetker Food Service, Ettlingen · Develey Senf, Unterhaching · Landhotel Herrenhof, Rennertshofen · Aschendorff GmbH & Co. KG, Münster · Zumnorde Signora, Münster · Lüllmann Baugesellschaft, Münster · perbit Software, Altenberge · DTB, Rennertshofen · Proreal AG, Pfäffikon, Schweiz · Westfalen AG, Münster

KONTAKT

Ferencz Olivier
Bildender Künstler
Spiekerhof 26
48143 Münster
Germany

Tel. +49.0251.48091216

Fax +49.0251.48091215

www.ferencz-olivier.com

info@ferencz-olivier.com



FERENCZ OLIVIER



FERENCZ OLIVIER

