

Zeitschrift: Parkett : the Parkett series with contemporary artists = Die Parkett-Reihe mit Gegenwartskünstlern

Herausgeber: Parkett

Band: - (2011)

Heft: 88: Collaborations Sturtevant, Andro Wekua, Kerstin Brätsch, Paul Chan

Artikel: Andro Wekua : vollendeter Stil schlägt gesunden Menschenverstand : Aston Martin Lagonda = it defies common sense in spectacular style : Aston Martin Lagonda

Autor: Baumann, Daniel / Flett, Ishbel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-680016>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Vollendeter Stil schlägt gesunden Menschenverstand



Aston Martin Lagonda

Sie lesen einen Artikel über den Aston Martin Lagonda, einen grossen Einzelgänger der Automobilkunst, von dem zwischen 1978 und 1990 645 Exemplare gebaut wurden und der sich bis in den Kongo, den Iran und nach Simbabwe verkaufte. «Wer um das Jahr 1980 herum ein auffälliges Luxusauto fahren wollte, musste je nach Geschmack auf einen Rolls-Royce Camargue oder einen Aston Martin Lagonda zurückgreifen – oder, falls man ein erfolgreicher Pornostar war, auf einen Stutz Blackhawk.»¹⁾ Uns interessiert dieses Auto wegen seiner Unangemessenheit, seiner verstörenden Erscheinung und dem Werbeslogan, mit dem es 1982 in den amerikanischen Markt eingeführt wurde: «Entmutige Deinen Nachbarn»²⁾. Und für die Lobpreisungen, die der Lagonda bis heute hervorruft: «Die 70er-Jahre waren verheerend für die britische Automobilindustrie. Die Arbeiter streikten die meiste Zeit und wenn nicht,

DANIEL BAUMANN ist Kurator der Adolf-Wölfli-Stiftung, Kunstmuseum Bern, und kuratiert, zusammen mit Dan Byers und Tina Kukielski, die Carnegie International 2013.

bauten sie Schrott. Aber in diesem Jahrzehnt waren wir auch so risikofreudig und verwegen wie keiner sonst. Das Resultat war der Aston Martin Lagonda, das schockierendste Auto im Jahr 1976 und meines Wissens auch 2003. Haben Sie von dem Forscher Ranulph Fiennes gelesen? Nach einer dreifachen Bypassoperation rannte er sieben Marathons. Wahnsinn! Der Lagonda ist Ranulph Fiennes. Vollendeter Stil schlägt gesunden Menschenverstand! Damals in den 70er-Jahren, als Aston Martin pleite war und der Rettungsplan anliefe, hätten sie doch alle auf Nummer sicher gehen müssen. Bloss keine Dummheiten – und dann das!»³⁾

Die Geschichte der Firma Lagonda ist eine Abfolge von Krisen, aber am Anfang steht immerhin ein Opernsänger als Gründer, der 1920 verstorbene Wilbur Gunn. In den 20er- und 30er-Jahren war die Marke vor allem mit Sportwagen erfolgreich, ihren grössten Triumph feierte sie 1935, als der Lagonda Rapide M45 das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewann. 1947 übernahm der autobeegeisterte Grossindustrielle David Brown die beiden Firmen Aston Martin und Lagonda und führte ihre Technologien zusammen.⁴⁾ Zwischen 1947 und 1976 kamen insgesamt vier Lagonda-Modelle auf den Markt: 1947 der Lagonda 2.6-litre (486 Stück), 1953 der Lagonda 3-litre (76 Stück), 1961 der Lagonda Rapide (55 Stück) und 1974 sieben Stück vom Aston Martin V8 Lagonda mit serienmässiger Zentralverriegelung und Philips-Kassettenradio, das auch als Diktiergerät genutzt werden konnte.⁵⁾ 1972 musste sich David Brown wegen Geldproblemen von Aston Martin trennen, die Firma hatte während all der Jahre nur einmal einen kleinen Gewinn erwirtschaftet. Für 100 Pfund wurde sie von einer Investorengruppe übernommen, aber bereits 1974 meldete diese Konkurs an, was die Angestellten während des Frühstücks aus den Morgennachrichten erfuhren.⁶⁾

Nach dem Flop des Aston Martin V8 Lagonda, der nicht viel mehr war als ein viertüriger Aston Martin, entschlossen sich die neuen Investoren (die bald auch wieder gingen), den Aston Martin Lagonda als eigenständiges Modell auf den Markt zu bringen. Die technische Entwicklung übernahm Mike Loasby, das Design der Brite William Towns – und es entstand das «schockierendste Auto der Welt». Towns gehört zu den eigenwilligsten Designern der Automobilgeschichte, von ihm stammt der legendäre Aston Martin Bulldog, ein strassentaugliches Rennauto, aber auch der Guyson E12 für Jim Thomson, den Direktor von Guyson International. Er hatte unterwegs die Kontrolle über seinen E-Type-Jaguar verloren und anstatt die Karosserie reparieren zu lassen, beauftragte er Towns, ein völlig neues, rasiermesserscharfes Chassis zu bauen. Bekannt wurde Towns insbesondere durch den Hustler, ein Kleinauto, das auf einem modularen Konzept beruhte und das in Form eines Kits zum Selberbauen ausgeliefert wurde, sodass jedes Auto anders aussehen konnte – und doch nicht.⁷⁾ Denn das Grundprinzip war eine kantige Schachtel auf vier oder sechs Rädern, deren Innenraum nicht weniger gewöhnungsbedürftig war: kantigenartige Stühle auf schwarzen Plastikmatten, beim Einsteigen schob man die fensterartige Türe wie in einer

Dusche zur Seite. Überhaupt glich der Hustler einer Sauna auf Rädern und einige wurden auch aus Holz angefertigt (heutige Besitzer beklagen auf Internetforen die Angst vor Holzwürmern).

Die Krönung von Towns Designerkarriere war jedoch der Aston Martin Lagonda.





Die Wertschätzung für seine eigenartige und ausserordentliche Schönheit hat über die Jahre weiter zugenommen, und sie dringt auch im nüchtern gehaltenen Beschrieb auf Wikipedia noch unverkennbar durch: «Insgesamt handelte es sich bei dem Lagonda S2 um eine extreme Interpretation des klassischen Folded-Paper-Stils. Damals galt das Design als noch unkonventioneller als heute. Automobilenthusiasten streiten sich bis heute über den ästhetischen Wert dieses Fahrzeuges. Mit der ungewöhnlichen Form des Äusseren korrespondierte eine zukunftsweisende Instrumentierung. Anstelle herkömmlicher analoger Anzeiger verwendete der Lagonda ausschliesslich digitale Instrumente. Die wesentlichen Informationen wie Geschwindigkeit, Drehzahl usw. wurden auf einem Display im Instrumententräger mit LED-Technik angezeigt. Darüber hinaus liessen sich die meisten Funktionen wie Licht und Scheibenwischer über Sensortasten betätigen. Selbst das automatische Getriebe sollte über Sensortasten bedient werden; davon nahm das Werk allerdings bereits zu Beginn der Serienproduktion Abstand. Die Instrumentierung erwies sich als Quelle zahlloser Probleme»⁸⁾ und frass vier Mal mehr Geld, als für die gesamte Entwicklung des Lagondas ausgegeben wurde.

Der Aston Martin Lagonda war ein Luxusgefährt und ein Luxusgefährte, der nicht immer gut funktionierte, aber dessen Auftritt schwindelerregend war. Der Folded-Paper-Stil ist heute in Vergessenheit geraten, aber er war in den 70er-Jahren stilprägend, nicht zuletzt wegen des vom renommierten italienischen Autodesigner Giorgetto Giugiaro entworfenen BMW M1. Towns hatte ihn jedoch so weit entwickelt, dass sein Aston Martin Lagonda die Mode der 80er-Jahre voranzunehmen schien und uns heute an Thierry Muglers Kreationen erinnert, an die gepolsterten Schultern und scharf geschnittenen Silhouetten. Der Lagonda war also keineswegs ein Aussenseiter, denn es gab zu dieser Zeit einige andere ausgefallene Autos wie beispielsweise den Gremlin, den Pacer, den De Lorean DMC-12, den De Tomaso Pantera, den Bricklin SV-1 oder den Monteverdi Hai. Aber keiner hatte es gewagt, die Sportwagen-Rasierklingschärfe so kompromisslos auf den Typ der viertürigen Luxuslimousine anzuwenden. Das ist sicher einer der Gründe, warum der Lagonda bis heute auffällt: weil er zwei Welten verbindet, die üblicherweise getrennt bleiben: die Welt des Sportwagens und des Luxuscruisers. Denn der wirklich Reiche kann sich beides leisten, sodass der Lagonda als Hybrid immer die im Grunde peinliche Frage stellt: Fährst du Aston Martin Lagonda, weil du nicht genug Geld hast für einen Lamborghini? Oder umgekehrt: Fährst du Aston Martin Lagonda, weil du nicht genug Geld hast für einen Rolls-Royce Silver Spirit?

Vom Aston Martin Lagonda gab es die Series 2 (462 Stück), die Series 3 (76 Stück) und die Series 4 (98 Stück), wobei die Grundform über die zwölf Jahre dieselbe blieb. Zu den grössten Veränderungen gehörte, dass bei der Series 3 die scharfkantige Form etwas abgemildert wurde, während bei der Series 2 unter anderem drei kleine TV-Monitore eingeführt wurden, welche die Funktionen herkömmlicher Anzeigeninstrumente übernahmen und dabei Angaben wie Geschwindigkeit via Head-Up-Display in die Frontscheibe einspiegelten.⁹⁾

Für Kunstinteressierte sind dies mehr oder weniger bedeutsame Informationen und es fragt sich, warum man sich überhaupt für Autos interessieren soll, wo sie doch der Umwelt schaden und so weiter. «Vollendeter Stil schlägt gesunden Menschenverstand», sagte der

Kommentator 2003 auf Top Gear BBC TV und genau das ist es, warum uns auch Kunst interessiert. Wobei es hier nicht darum geht, ob Autos auch Kunst sind. Aber was uns am Lagonda wirklich interessiert, ist: Sieht so ein aussergewöhnlicher Gedanke aus, wenn man ihm Form gibt? Die Literatur und die Philosophie verwenden dazu Buchstaben, die Musik setzt Töne und die Kunst arbeitet mit handfestem Material und seinem Widerstand. Buchstaben und Töne scheinen im Vergleich dazu widerstandslos. Noch gegenstandsloser als Worte, Bilder oder Töne sind die Gedanken selbst, die massgeblich für die Ausbildung der Innenwelt verantwortlich sind. Es ist nochmals eine andere, unzugängliche Welt und doch so gegenwärtig. Obschon wir immer «draussen» rumgehen, präsent sind, mit Leuten sprechen und die Treppe hochsteigen, «erwachen» wir manchmal und stellen fest, wie viel Zeit wir wieder in den Gedanken verbracht haben, «in Gedanken versunken», «in Erinnerungen verloren» oder «am Träumen». Nun ist offenbar eines der vielen Vorhaben der Kunst, dieser Zeit und Welt Form zu geben und Gegenwart zu verschaffen, wohl auch, um sie dingfest zu machen und festzuhalten. Das grosse Problem besteht darin – und es ist eine Art Katastrophe –, dass der Gedanke im Moment der Umwandlung viel an die Form und vor allem an das Material abgeben muss. Sie fordern ihren Tribut, denn Stein, Holz, Papier oder Bronze lassen nicht alles mit sich machen und sprechen immer auch für sich selbst, egal, zu welchem Zweck sie gebraucht werden. Auf den ersten Blick hat die Kunst hier einen Nachteil, denn der Verlust scheint im Falle der Buchstaben und Töne kleiner zu sein, da sie weit weniger «Ding» sind. In Wirklichkeit funktioniert die Umwandlung aber erst genau in diesem Moment, weil es Form und Material sind, die den Gedanken tragen und nach draussen in den Raum transportieren, wo wir mit unserem Körper sind. Wir begegnen ihm, wie einem Aston Martin Lagonda, der, davon bin ich überzeugt, in Wahrheit ein Gedanke ist, in dem wir Platz nehmen, um durch die Stadt zu fahren, unhaltbar elegant, dysfunktional und V8.

- 1) *Thoroughbred & Classic Cars*, Heft 9/2003, zitiert in http://de.wikipedia.org/wiki/Aston_Martin_Lagonda#cite_note-6
- 2) Michael Browning, «Electric Dream», in *Unique Cars*, No. 290, S. 67.
- 3) Top Gear BBC TV, 21 December 2003 <http://www.youtube.com/watch?v=osrks1t-5a4>
- 4) Siehe Michael Schäfer, *Typenkompass, Aston Martin & Lagonda. Serienmodelle seit 1948*, Motorbuch-Verlag, Stuttgart 2008.
- 5) *Ibid.*, S. 113–117.
- 6) *Ibid.*, S. 7.
- 7) Siehe dazu Keith Adams, Hustler auf <http://www.aronline.co.uk/index.htm?townshustlerf.htm>
- 8) http://de.wikipedia.org/wiki/Aston_Martin_Lagonda
- 9) Siehe Fussnote 3, S. 120–121.



It Defies Common Sense in Spectacular Style



Aston Martin Lagonda

You are reading an article about the Aston Martin Lagonda, one of the great mavericks in the art of the automobile. The 645 cars that were built between 1978 and 1990 sold as far afield as Congo, Iran, and Zimbabwe. “Anyone interested in buying a conspicuous luxury car around the year 1980 had to go for a Rolls-Royce Camargue or an Aston Martin Lagonda depending on their taste—or, if you were a successful porn star, a Stutz Blackhawk.”¹⁾ We are interested in this car because it is so immoderate, so disconcertingly daring and because the slogan used to launch it on the American market in 1982 read: “Discourage your neighbor.”²⁾ Another factor is the ceaseless adulation that it still elicits today.

DANIEL BAUMANN, curator of the Adolf-Wölfli-Stiftung, Kunstmuseum Bern, is curating the 2013 Carnegie International in collaboration with Dan Byers and Tina Kukielski.

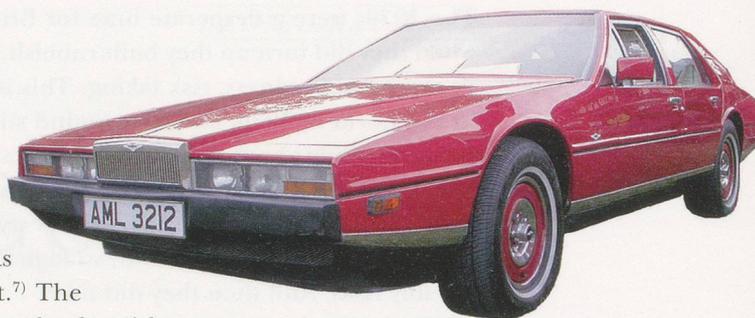
The 1970s were a desperate time for British cars. The workers spent all week on strike and when they did turn up they built rubbish. But this was also the decade when we were supreme in one area: boldness, risk taking. This is the Aston Martin Lagonda, the most shocking car in the world in 1976, and to my mind still the most shocking in 2003. Have you read in the paper recently about the explorer Sir Ranulph Fiennes? He had a triple heart bypass operation and then he went and ran seven marathons. Madness! This car is Sir Ranulph Fiennes. It defies common sense in spectacular style. Back in the mid-seventies, Aston Martin had just gone bust and been bailed out, so logically they should have played safe with their next car. No silly risks. And then they did this!³⁾

The Lagonda company suffered one crisis after the other. Founded by opera singer Wilbur Gunn, who died in 1920, the brand made a name for itself in the twenties and thirties primarily for its sports models, chalking up its greatest success when the Lagonda Rapide M45 took first place in Le Mans in 1935. In 1947, auto enthusiast and industrialist David Brown acquired and merged the technologies of the two companies Aston Martin and Lagonda.⁴⁾ Four models were launched between 1947 and 1976: the 1948 2.6 liter Lagonda (production: 486), the 1953 3 liter Lagonda (production: 76), the 1961 Lagonda Rapide (production: 55), and in 1974, seven Aston Martin V8 Lagonda saloons with central locking and a Philips Cassette Radio, which could also be used for dictation.⁵⁾ In 1972 Brown sold Aston Martin to a consortium for 100 pounds; in all those years between 1947 and 1972, the financially troubled company had only once been able to eke out a slight profit. Just two years later, while listening to the morning news at breakfast, its employees learned that the company had gone bankrupt.⁶⁾

After the flop of the Aston Martin V8 Lagonda, which was little more than a four-door Aston Martin, new investors (who did not last long either) decided to market the Aston Martin Lagonda as an independent model. The outcome, engineered by Mike Loasby and designed by British stylist William Towns, was "the most shocking car in the world." Towns, one of most willful designers in the history of the automobile industry, styled the legendary Aston Martin Bulldog, a roadworthy racing car, as well as the Guyson E12 for Jim Thomson, the director of Guyson International. Thomson had lost control of his E-Type Jaguar and instead of having the bodywork repaired he commissioned Towns to design a completely new,



razor-sharp body. It was the Hustler and its modular concept that had originally established Towns' reputation. Every model of this small car, available as a do-it-yourself kit, looked different—or maybe not.⁷⁾ The basic principle was an angular box on four or six wheels, with an equally outlandish interior: canteen chairs on black rubber matting. The car was accessed like a shower, via sliding glass panels. Actually the whole car looked a bit like a sauna on wheels; some were even made out of wood. (On internet forums, today's owners worry about wood worms.)



Towns' career as a stylist culminated with the Aston Martin Lagonda. Appreciation of its extraordinary and singular beauty has steadily increased over the years, even impacting the matter-of-fact description on Wikipedia. To paraphrase: The Lagonda S2 was an extreme interpretation of the classic "folded paper" style, its design as unconventional then as it is now. Car enthusiasts are fiercely divided on the car's aesthetic value. It was the first production car in the world to use a digital instrument panel with LED displays for speed, rpm, etc. In addition, functions like light and windshield wipers were activated with sensor keys and there were even touch buttons for the automatic gear shift although, by the time serial production began, the plant had already distanced itself from that feature. The failure-prone electronics proved a constant source of trouble and cost more than the entire budget that went into developing the car.⁸⁾

The Aston Martin Lagonda did not always work to perfection, but that hardly diminished the impression made by this mind-blowing luxury vehicle. The folded paper style, forgotten today, made a great impact in the seventies, due in particular to the renowned Italian designer Giorgetto Giugiaro's version of the BMW M1. Towns' design was, in fact, so advanced that his Aston Martin Lagonda prefigured the style of the eighties and now evokes Thierry Mugler's creations with their padded shoulders and sleek silhouettes. The Lagonda was certainly not an outsider in those days, rubbing shoulders with several other outrageous cars, like the Gremlin, the Pacer, the DeLorean DMC-12, the De Tomaso Pantera, the Bricklin SV-1, and the Monteverdi Hai. But no one applied the razor-edge sharpness of the sports car to the four-door luxury limousine with such uncompromising daring. That is no doubt one of the reasons why the Lagonda is still so striking today: it unites the two ordinarily separate and distinct worlds of the sports car and the luxury touring car. Only the truly gilded can afford both, so that the Lagonda as a hybrid always raises the embarrassing question: are you driving an Aston Martin Lagonda because you can't afford a Lamborghini? Or, conversely: are you driving an Aston Martin Lagonda because you can't afford a Rolls-Royce Silver Spirit?

The Aston Martin Lagonda was available in several runs over a period of twelve years: Series 2 (production: 462), Series 3 (production: 76), and Series 4 (production: 98). Basically, the shape of the body remained the same throughout, except that Series 3 was slightly less angular and Series 2 included, among other things, three small TV monitors for the display of the dashboard instruments and a head-up display to beam data like velocity onto the front window.⁹⁾

This is more or less significant information for people interested in art and makes one wonder why anybody should be interested in cars to begin with, since they damage the environment, etc. “It defies common sense in spectacular style,” as Top Gear BBC TV’s commentator put it in 2003, and that is exactly why we are interested in art. The question is not whether cars are art; what we really want to know about the Lagonda is if it might not actually be what an unusual thought looks like when it’s given shape. Literature and philosophy use letters; music uses notes; and art uses solid materials and their resistance. By comparison, letters and notes pose no resistance and thoughts are even less substantial than words, pictures, or sounds. They are largely responsible for the articulation of an inner universe, which is an entirely different, inaccessible world and yet so very present. Although we are always walking around “outside,” physically present, talking to people, climbing stairs, we sometimes “wake up,” surprised at how much time we have spent thinking, lost in thought, absorbed in memories, or dreaming. Obviously, one of the many objectives of art is to give shape and a tangible presence to the age and the world we live in, possibly so that we can capture and hang onto it. The big problem—and essentially a catastrophe—is that the moment thoughts are transformed, they have to surrender a great deal with regard to form and, even more so, material. They take their toll because stone, wood, paper, and bronze are not unconditionally obliging and always speak for themselves regardless of what they are used for. At first sight, this puts art at a disadvantage; one would think that the loss is somehow less significant for letters and notes because they are so much less concrete. But the crux of the matter lies in the moment of transformation since form and substance are the vehicles that carry a thought out into the spaces that we occupy with our bodies. We approach it as we do an Aston Martin Lagonda, which is—and I’m absolutely convinced of this—a thought in which we take a seat in order to drive to town: indefensibly elegant, dysfunctional, and V8.

(Translation: Ishbel Flett)

- 1) Thoroughbred & Classic Cars, vol. 9, 2003. http://de.wikipedia.org/wiki/Aston_Martin_Lagonda#cite_note-6
- 2) Michael Browning, “Electric Dream” in *Unique Cars*, No. 290, 2009, p. 67.
- 3) Top Gear BBC TV, 21 December 2003 <http://www.youtube.com/watch?v=osrks1t-5a4>
- 4) See Michael Schäfer, *Typenkompass, Aston Martin & Lagonda. Serienmodelle seit 1948* (Stuttgart: Motorbuch-Verlag, 2008).
- 5) *Ibid.*, pp. 113–117.
- 6) *Ibid.*, p. 7.
- 7) See Keith Adams, Hustler at <http://www.aronline.co.uk/index.htm?townshustlerf.htm>
- 8) http://de.wikipedia.org/wiki/Aston_Martin_Lagonda
- 9) See footnote 4, pp. 120–121.

