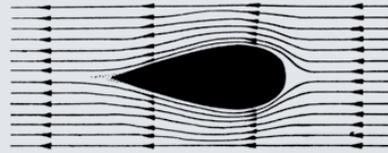


# ARCHITECTURE OF SPEED®



## Paul Jaray and the Shape of Necessity

Arsenale Institute  
for Politics of Representation

Riva dei Sette Martiri  
Castello 1430/A  
I-30122 Venezia

**6.11.2021 – 30.1.2022**

with works and  
documents by

Ant Farm  
Documenta 6  
Siegfried Ebeling  
Buckminster Fuller  
General Idea  
Richard Hamilton  
John Heartfield  
Allan Kaprow  
Oskar de Kieffe  
Germaine Krull

Alfred Kubin  
Fritz Lang  
Le Corbusier  
Man Ray  
Étienne-J. Marey  
Bruno Munari  
Isamu Noguchi  
Eduardo Paolozzi  
Cesare A. Poggi  
Fritz Schleifer  
Alexander Stollberg  
Florian Süßmayr  
Blaise Tobia

coordinated by

**ARCH+**  
FÖRDERVEREIN

Supported by:

 Federal Ministry  
of Transport and  
Digital Infrastructure

on the basis of a decision  
by the German Bundestag



# Der Lucca-Wagen

Eine der konsequentesten und daher schönsten Karosserieformen Jarays, die immer noch einer utopischen Vision entsprungen zu sein scheint, betraf den vollverkleideten Rekordwagen Auto-Union Typ-B von 1935, die sogenannte Rennlimousine. Sie wurde in dieser Form nur ein einziges Mal für einen erfolgreichen Rekordversuch auf der Autobahn Firenze-Mare bei Lucca am 15. Februar 1935 eingesetzt, weshalb sie auch Lucca-Wagen genannt wurde. Mit dem Fahrer Hans Stuck erreichte sie als erstes Automobil auf einer normalen Straße fast 300 km/h und errang dabei zwei Weltrekorde.

fig. 001  
Historische Modelle  
des Lucca-Wagens aus der  
Sammlung des Arsene Institut.



Paul Jaray

Karosserie-  
Entwürfe für  
Auto-Union,  
1934

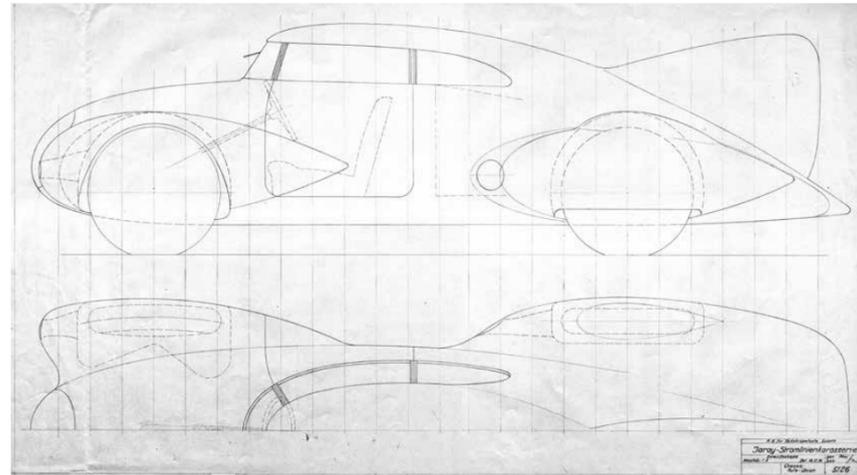


fig. 37  
Technische Konstruktions-  
zeichnungen der AVP Paul Jarays  
für Auto-Union, Dezember 1934.

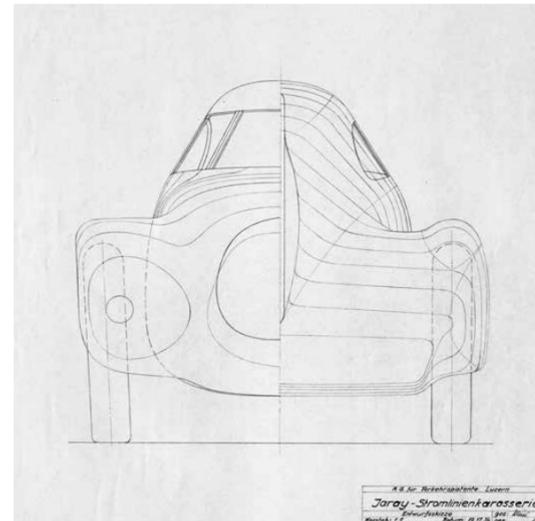


fig. 37  
Technische Konstruktions-  
zeichnungen der AVP Paul Jarays  
für Auto-Union, Dezember 1934.

fig. 37  
Entwurfsskizze Paul Jarays  
für geschlossenen Auto-Union  
Renn- oder Rekordwagen mit  
Mittelmotor, Mitte 1934.

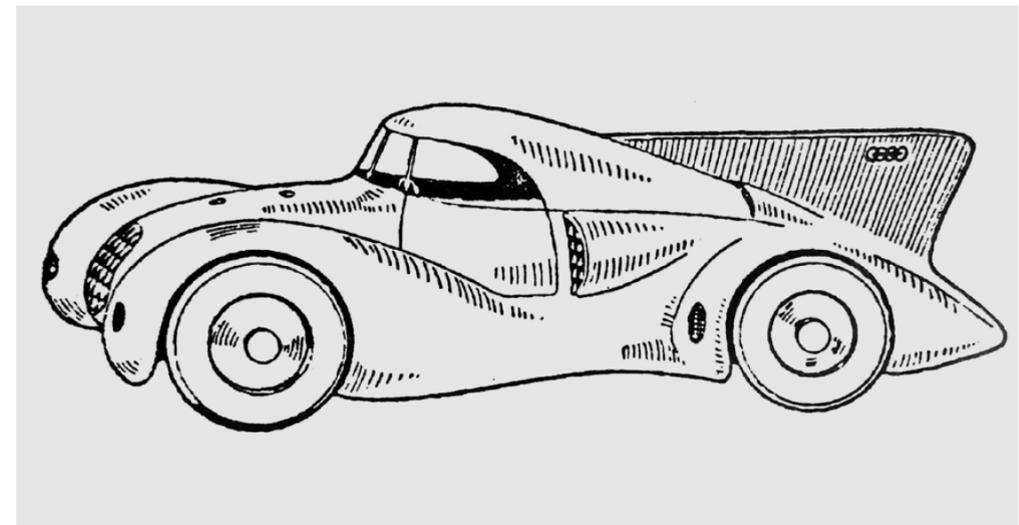


fig. 37  
Entwurfsskizze Paul Jarays  
für geschlossenen Renn- oder  
Rekordwagen der Auto-Union,  
publiziert in ATZ, Automobiltech-  
nische Zeitschrift, Heft 5, 1935.

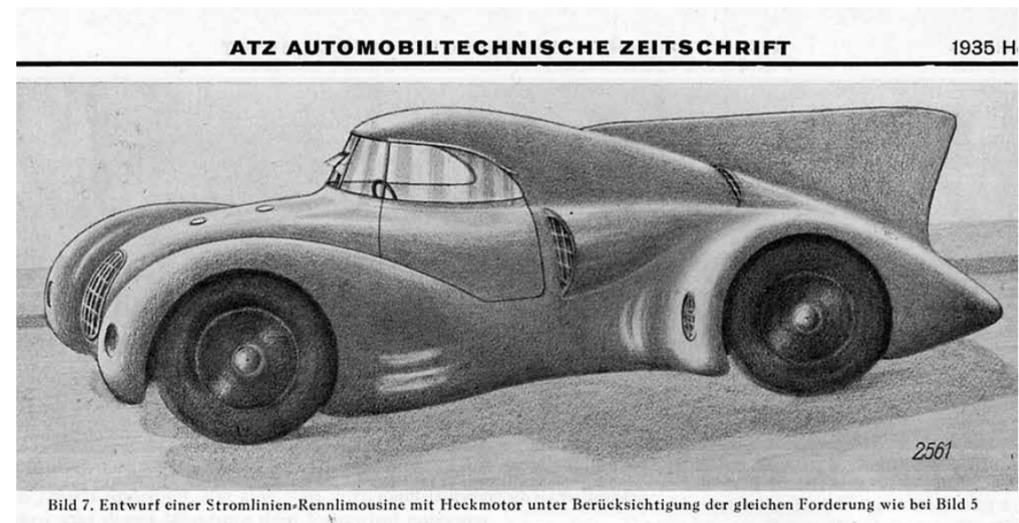


Bild 7. Entwurf einer Stromlinien-Rennlimousine mit Heckmotor unter Berücksichtigung der gleichen Forderung wie bei Bild 5

fig. 37  
Entwurfsskizze Paul Jarays  
für vollverkleideten  
Stromlinienwagen,  
in *Motor Italia*, August 1935.

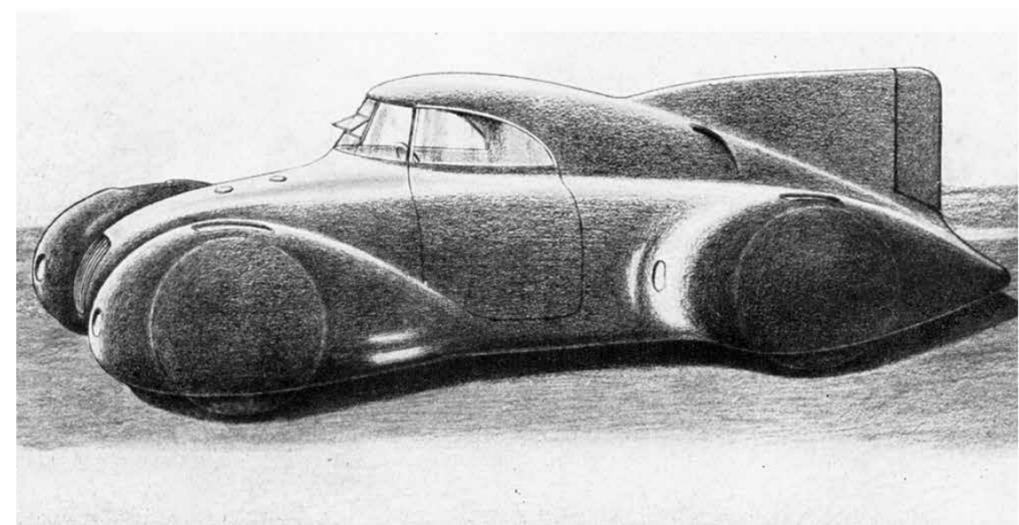


fig. 37  
Transportkiste des Nachbaus des  
*Auto-Union Typ-B, Rekordwagens* von 1935  
der Meisterschule für Karosserie- und Fahrzeugbau,  
Leipzig/Leisnig/Erlbach.





fig. 37  
Ankunft des Nachbaus des  
*Auto-Union Typ-B, Rekordwagens* von 1935  
der Meisterschule für Karosserie- und Fahrzeugbau,  
Leipzig/Leisnig/Erlbach  
in Venedig am Samstag den 9. Oktober 2021.





*fig. 37*  
Auspacken des Rekordwagens.





fig. 37  
Der teildemontierte Rekordwagen  
muss durch die Einganstüre  
des Arsenalet Instituts.



fig. 003  
Der Lucca-Wagen vor  
Florian Süßmayr,  
*Im Wald bei Gyón, Winter 1935*,  
Öl of Leinwand, 2021.

fig. 003  
Montage



fig. 003  
*Auto-Union Typ-B, Rekordwagen* (1935),  
Nachbau durch die Meisterschule für Karosserie-  
und Fahrzeugbau, Leipzig/Leisnig/Erlbach, 2010.

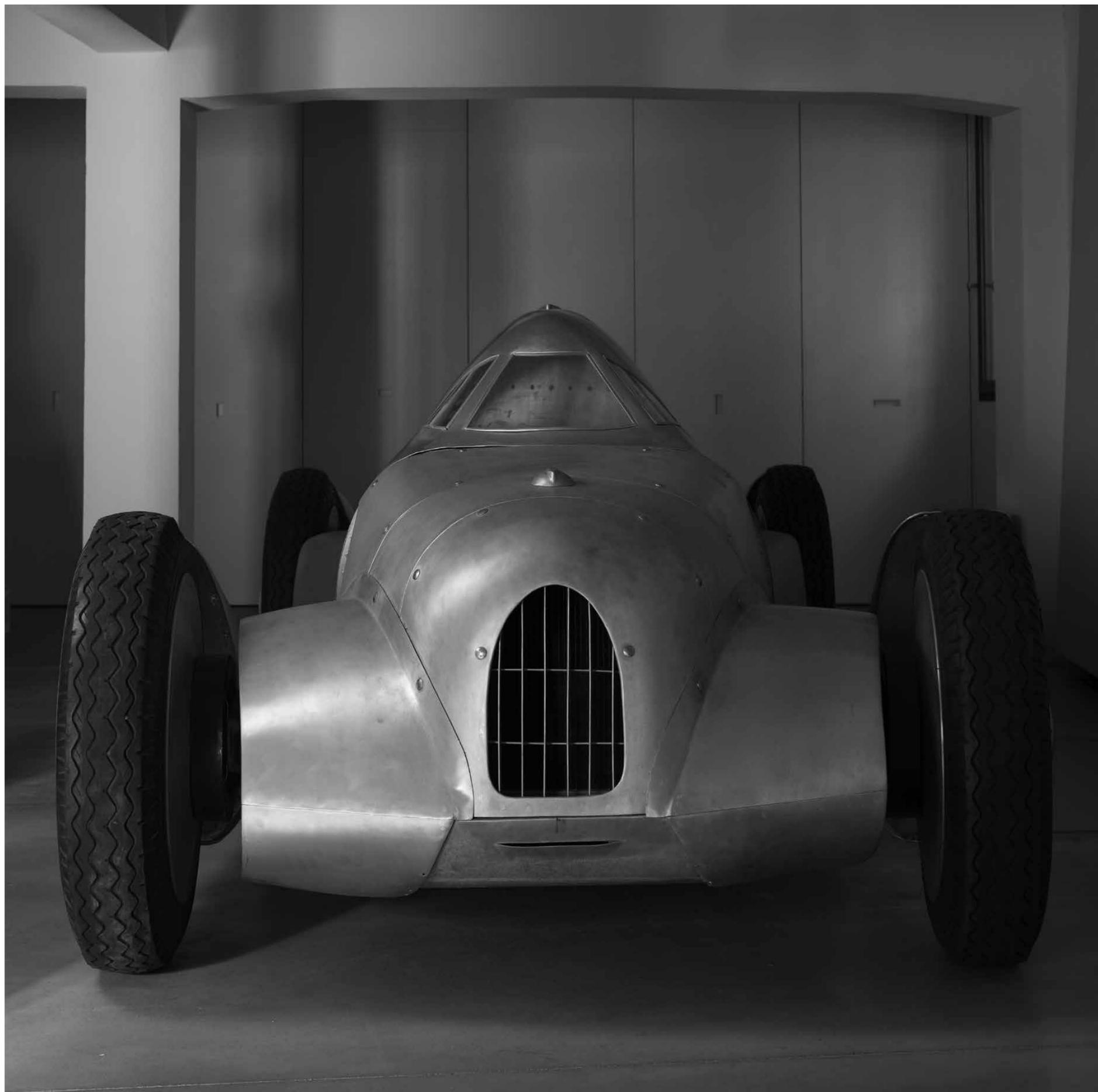


fig. 003  
*Auto-Union Typ-B, Rekordwagen (1935),  
Nachbau 2010.*



fig. 003  
*Auto-Union Typ-B, Rekordwagen* (1935),  
Nachbau 2010.

Florian Süßmayr,  
*Im Wald bei Gyón, Winter 1935,*  
Öl of Leinwand, 2021.

