

# Acei colecționari extravagandanți și mașinile lor fabuloase...



În exclusivitate pentru România, ForbesLife a pătruns în culisele unuia dintre cele mai exclusiviste evenimente auto: cursa de mașini clasice „Serenissima Run”.  
Coordonatele: Montecarlo, Veneția și ...Louis Vuitton.  
Plus 44 de mașini demne de garajul visurilor tale.

de Diana-Florina Cosmin  
foto: Louis Vuitton



SINGURA EXCEPȚIE DE VECHIME DE LA **SERENISSIMA RUN** A FOST UN PROTOTIP DIN 2008 (FOTO SUS), REALIZAT DE **GIORGETTO GIUGIARO**, ALES DESIGNERUL SECOLULUI ÎN 2000.

**H**otărât lucru, o cursă de mașini clasice este locul în care totul, absolut totul, este posibil. Anvergura momentului se înscrie undeva în aceeași ligă cu turnirurile din vremea cavalerilor sau cu extravagantele curse de cai ale nobilimii britanice: toate sunt pretexte pentru a strânge laolaltă oameni cu povești, pasiuni și averi fabuloase, provenind dintr-o lume care trăiește, discret până la invizibil, undeva în spatele ușilor închise. Însăși premisa evenimentu-

din filmele lui Fellini) la locația de poveste (un cort special amenajat în inima unei păduri venețiene), ori la ținutele extravagante ale doamnelor (inclusiv haine de blană la temperaturi de peste 25 de grade). Cursa în sine - botezată „Serenissima” după romanticul său finis venețian - debutează în fața celebrului cazinou din Montecarlo, Monaco și se încheie, 1.400 de kilometri și trei țări mai departe, în fața fabricii de pantofi Louis Vuitton din Fiesco d'Artico, un orășel cochet de lângă Veneția. Una dintre imaginile care îmi va stăruî pentru totdeauna în memorie este cea a artizanilor

ies obiecte de lux dorite de întreaga lume, puși față în față cu obiecte de lux ale altor vremuri. Obiecte aparținând unor epoci în care abia se născociau tehnicile handmade prin care ei creează, astăzi, pantofii Louis Vuitton. O zi mai târziu, aceleași 44 de bijuterii pe patru roți - de la Aston Martin la Alfa Romeo, Bentley, Bugatti, Ferrari, Maserati, Mercedes-Benz și până la branduri acum dispărute, precum Ballot, Delahaye sau Isotta Fraschini - se aflau parcate pe insula San Giorgio, în lumina Soarelui venețian dar și a blițurilor turiștilor uimiți din bărcuțe și vaporetti. Era finalul unei curse atipice, care nu ține de viteză, ci de respectarea regulilor. Participanții au de urmărit un traseu clar, viteza nu trebuie să depășească 50 de kilometri pe oră pe anumite porțiuni, iar folosirea GPS-ului este interzisă. Astfel, câștigătorii nu sunt cei care ajung primii, ci aceia care, pe fiecare dintre cele șapte categorii la care se concurează, au adunat cele mai puține puncte de penalizare. Majoritatea refuză să vorbească despre colecțiile lor altfel decât în șoaptă, fără a nominaliza mărci, fără a oferi detalii. Lumea lor este un cerc închis, al celor pentru care o mașină de epocă este

Participanții la Serenissima Run parcurg aproape 1.400 de kilometri, de-a lungul lacurilor italiene și prin trecători montane.

lui face banalitatea imposibilă: când aduci în același loc - și nu oriunde, ci pe o insulă venețiană - 44 de autoturisme de epocă (din perioada 1913-1967) împreună cu posesorii lor de pe patru continente, tot ceea ce urmează nu poate fi decât un șirag de întâmplări ieșite din comun, de la ineditul artiștilor invitați (arlecini care „cântă” la pahare goale sau muzicanți parcă desprinși

fabricii, îmbrăcați în halatele galben-ocru cu monograma LV, ieșind în curte pentru a-și face fotografiile cu cele 44 de mașini de epocă parcate în fața cartierului general LV. Dacă legătura dintre Louis Vuitton și mașinile clasice, veche de 115 ani, mai avea nevoie de vreo reconfirmare, alăturarea celor două lumi din Fiesco d'Artico a dus metafora până la capăt: oameni din mâinile cărora

Ferrari 250 GT  
Competizione (1960)



Bugatti Type 35  
Grand Prix (1926)



mai mult decât un detaliu al biografiei cu care te poți lăuda într-o conversație: este un mod de a ține în viață o bucată de istorie, ca și cum ai păstra acasă, pe pervaz, un ghiveci cu o plantă de acum o sută de ani. Este un simbol. „Am admirat întotdeauna colecționarii pentru disciplina și tenacitatea lor”, îmi mărturisește Christian Philippsen, președintele juriului și inițiatorul Louis Vuitton Classic Awards, „eu nu am avut niciodată suficientă ambiție pentru asta”. La 67 de ani, belgianul este o somitate în domeniul automobilelor, pasiune primită ca moștenire de familie. Tatăl său își dorise din tot sufletul să devină chirurg, însă fusese obligat de părinți să preia frâiele afa-

la șurubăiala pasionată a tatălui său. „Tata n-a fost niciodată la vreo cursă sau la un show auto, dar eu am dus mai departe pasiunea lui”. Belgianul a învățat singur limba engleză traducând, cu dicționarul în față, articolele din revistele de profil, iar cariera sa a stat mereu sub semnul mașinilor, fie că a fost vorba de Ferrari Belgia, de Michelin sau chiar de celebrul Parc Asterix pe care l-a creat în nordul Parisului - nu pentru că ar fi vreun pasionat al benzilor desenate, ci pentru că l-a cunoscut întâmplător pe ilustratorul Albert Uderzo prin intermediul clubului Ferrari. Așa că, da...la Philippsen totul, absolut totul, se leagă de mașini, pe care nu le colecționează, dar le iubește.

Cei mai mulți dintre participanții la cursa Montecarlo-Veneția au colecții care pot ajunge și până la 300 de mașini clasice.

cerii de familie. „Așadar, pentru că nu putea să opereze oameni, își opera mașinile, în fiecare weekend”, își amintește, râzând, Philippsen, care a copilărit în garaj, „dând la mână” instrumente și privind cu venerație

De fapt, nu colecționează nimic: „De câte ori simt că s-au adunat prea multe lucruri de-un fel, încep să dau din ele, simt nevoia să simplific totul”. O abordare pe care cei mai mulți dintre colecționarii prezenți

la cursă n-ar putea-o înțelege vreodată: unii au chiar și 250 de mașini, iar alții gestionează în paralel câte 4-5 colecții specializate, a câte 25-30 de exemplare fiecare, căutând cu frenezie prin toată lumea piese rarissime și costisitoare care să se potrivească temei și caracteristicilor stabilite pentru fiecare mini-colecție.

„Serenissima Run” este a șaptea cursă de mașini vintage organizată de către Louis Vuitton din 1993 și până acum (prima fiind Vintage Equator Run), însă relația brandului cu poezia călătoriei datează din 1897, când Louis Vuitton însuși a prezentat primele geamantane pentru mașini (poziționabile în spate, pe acoperiș, sau pe podeaua din interior) din piele sau din emblematica pânză plastifiată imposibil de zgâriat (supranumită „vuittonite”). În 1905, și-a publicat și primul catalog dedicat special geamanta-

LOUIS VUITTON PRODUCEA, ÎN 1905 SI FAIMOASELE SACIS CHAUFFEURS VALZE ROTUNDE, MONTABILE PE LATURILE AUTOMOBILELOR.



44 de bijuterii pe patru roți,  
parcate în fața cazinoului  
din Montecarlo.





Aston Martin DB4 GT  
(1961)



Alfa Romeo 8C 2300  
(1932)



Ferrari 375 America  
(1955)

nelor pentru mașini, adaptabile la dimensiunea vehiculului și cu posibilitatea de a fi pictate în aceeași culoare cu caroseria.

Pentru că esența oricărui brand stă în armonizarea trecutului cu identitatea din prezent, unul dintre premiile din cadrul Louis Vuitton Classic Awards se acordă și unui prototip din zilele noastre, pentru care juriul întrevide cel mai mare potențial în eventualitatea unor concursuri de eleganță și stil din următorii 40 de ani. Pentru această ediție însă, premiul nu s-a îndreptat, ca de obicei, către un concept anume, ci a fost înmănat laboratorului de design G-Studio, din Torino, și proprietarului acestuia, Pierluigi Maffiodo, pentru întreaga activitate dedicată creării unor prototipuri spectaculoase și avangardiste. „Acești magicieni de culise sunt cei care transformă în realitate visele designerilor”, a declarat juriul, „magia” la care se referă ei fiind mult mai tangibilă decât s-ar crede: activități ce ne duc cu gândul la artizanii din alte vremuri (vopsire manuală, modelare, ergonomie a scaunelor), combinate cu tehnologie de ultimă generație. Cu toate

astea, Christian Philippsen nu este tocmai optimist în ceea ce privește viitorul automobilelor, cel puțin nu pe termen lung. Când l-am întrebat câte dintre mașinile din zilele noastre ar putea participa, peste 50 de ani, la un alt „Serenissima Run”, zâmbetul i-a pierit preț de o clipă, ca atunci când îmi povestea cum cei doi nepoți ai săi se arată înfinit mult mai interesați de fotbal decât de mașinile sale de epocă. „Pentru mine, ultimul automobil demn de colecționat a fost McLaren F1, din anii '80”, explică el. O mașină creată în doar 100 de exemplare și născută din munca și pasiunea unui inginer, Gordon Murray, care și-a investit în ea toate cunoștințele și convingerile. „După ea a venit o generație de mașini foarte bune, însă nu neapărat demne de a fi colecționate”, explică Philippsen. Apoi conchide, cu un zâmbet trist: „De fapt, cine știe dacă peste 20 de ani lumea o să mai conducă măcar?”. Poate mașina va fi doar o cameră mișcătoare a casei, unde apeși pe un buton, iar GPS-ul te duce automat unde vrei, în timp ce tu îți vezi în continuare de activitățile tale, ca și cum te-ai afla într-un

tren. Zâmbim amândoi în fața unui asemenea scenariu. SF și nu chiar SF pentru că, la cum se mișcă tehnologia, direcția pare cât se poate de plauzibilă. Și parcă îmi pierie și mie zâmbetul un pic. Doar un pic. Nu că progresul în sine ar fi vreo problemă, ci doar depersonalizarea care amenință, indirect, tot incredibilul microcosmos venețian în care ne aflăm: de la cusăturile manuale ale pantofilor ieșiți din fabrica de la Fiesso d' Artico până la meșteritul pasionat al unei mașini de epocă și la însăși ideea de vintage. „Nu se mai pune suflet în lucruri”, conchide Philippsen, accentuând fiecare cuvânt, parcă pentru a se convinge pe sine de o realitate inevitabilă. Cel puțin aici însă, lângă 44 de mașini la care ar visa orice colecționar al lumii și printre oamenii care și-au investit nu doar banii ci și un strop din sufletul lor în ele, pericolul pare să se afle încă destul de departe... ■