

Włoskie smakołyki

To była bardzo dobra Padwa. 130 tys. zwiedzających i ponad 5 tys. wystawionych pojazdów to nowy rekord. Ceny spadły, wystawiono mnóstwo jakościowo dobrych wozów, w tym wiele zjawiskowych youngtimerów z minimalnymi przebiegami.

Gdy Naczelny tonem nieznoszącym sprzeciwu polecił mi przygotować relację z Auto e Moto d'Epoca, zmartwiłem się, gdyż mogło wyjść na jaw, że tak naprawdę do Padwy jeżdżę nie po to, żeby chłonąć klasyczną włoską motoryzację, ale żeby smakować coś zupełnie innego – polenta grigliata con soprèssa, agnello alla griglia con pesto di menta oraz frittelle di ricotta con salsa all'arancia. Na szczęście po trzecim litrze rosso della casa wpadłem na pomysł – zamiast produkować się samemu, oddam głos moim włoskim przyjaciółom, którzy ze swojej perspektywy opowiedzą o aktualnej sytuacji w branży. Rynek jakby ruszył. Karteczki „venduta” pojawiły się już pierwszego dnia, a w niedzielę rano było ich dużo więcej niż w ubiegłym roku. Obniżki też były znaczne. Niektóre samochody taniały w ciągu weekendu nawet o 20-30% ceny wyj-

ściowej. Wyróżniały się pięknie utrzymane youngtimery za ceny adekwatne do stanu. Co ciekawe, wzięciem zupełnie nie cieszyły się rzadkie odmiany karoseryjne popularnych aut włoskich z lat 50., za którymi inwestorzy szaleli dwa-trzy lata temu. Kilka ultraradkich Fiatów 1100 od Canta, Allemano czy Vignale nie znalazło nabywców. Na aukcji Finarte sprzedano jedynie 30% pojazdów, głównie bliżej dolnej granicy estymacji, co raczej nie było zaskoczeniem, wzięwszy pod uwagę małą popularność tej formy handlu we Włoszech i przesadzone ceny szacunkowe. Na osobną wzmiankę zasługuje katalog aukcyjny – świetnie przygotowane, opasłe wydawnictwo z bardzo szczegółowym opisem każdego egzemplarza. Cała Padwa smakowała w tym roku jak najlepsze dolci, a wisienką na torcie okazała się wystawa wyścigowych Ferrari, głównie z kolekcji Righini.

TEKST: SZYMON RAJWA
ZDJĘCIA: MICHAŁ SZEWCZYK, AUTOR

Najtańsze auto
targów – zmęczone życiem Topolino z 1952 r. sprzedane za 2 tys. euro.

Mokry sen
renowatora. Tegoroczna Padwa obfitowała w projekty do odbudowy w każdym segmencie rynku.



DANIELE TURRISI GIRARDO & CO.

Dorastałem w rodzinnym warsztacie w Bergamo, gdzie ojciec uczył mnie naprawiać stare samochody. Miałem jedynie siedemnaście lat, gdy po raz pierwszy samodzielnie odrestaurowałem wóz! Wkrótce potem klienci ojca zaczęli zwracać się do mnie o poradę przy zakupach do swoich kolekcji i zacząłem podróżować po całym świecie, sprawdzając samochody na zlecenie. Już wtedy wiedziałem, że całe swoje życie poświęcę motoryzacyjnej pasji. Dwadzieścia lat temu założyłem firmę zajmującą się sprzedażą i renowacją rzadkich wozów klasycznych z najwyższej półki. Od niedawna połączyliśmy siły z Maxem Girardo, zakładając Girardo & Co. Rynek od kilku lat przechodzi przez fazę spowolnienia i w naszym segmencie przetrwają tylko ci, którzy będą w stanie zaoferować najwyższą jakość obsługi i odpowiednią war-

tość dodaną. Aukcjonerów interesuje jedynie liczba sprzedanych samochodów, stąd tak wiele aukcji i ogromny wybór pojazdów na każdej z nich. Nie liczy się dla nich długotrwała więź z klientem. Wiem o tym, bo Max i ja pracowaliśmy dla największych domów aukcyjnych. Na fali są obecnie wozy rajdowe i wyścigowe, szczególnie te z udokumentowaną historią startów w najważniejszych imprezach. Z kolei czasy Porsche 356, Porsche 911 i Mercedesów z lat 50. przeminęły.

LA MACCHINA
Alfa Romeo 8C
LA SQUADRA
Atalanta Bergamo

LA MUSICA
Luccio Dalla
NEL PIATTO
parmigiana di melanzane



Srebro we włosach,
granatowy pulower z kaszmiru i Daytona w kolorze giallo. Włosi znani są w wyczucia stylu.

Graty, graty,
mnóstwo gratów. Podczas targów miała miejsce inauguracja włoskiej edycji Festiwalu Nitów i Korozji.

Vito kocha
amerykańskie wozy i na co dzień jeździ Cherokee Chiefem. Przymierzał się też do oryginalnego Shelby Mustanga GT500.



VITO PIARULLI RALLYLEGEND

Jestem kierowcą rajdowym. Jeździłem Lancią Deltą Integrale, a od prawie dwudziestu lat organizuję imprezy rajdowe i wyścigowe: Tuscan Rewind, Motor Legend Festival i oczywiście Rallylegend, największe klasyczne rajdowe wydarzenie we Włoszech i chyba również w Europie. Gdy w 2003 roku zrobiłem Rallylegend po raz pierwszy, zgłosiło się sześćdziesiąt załóg. W tym roku w siedemnastej edycji mieliśmy sto pięćdziesiąt załóg z dwudziestu pięciu krajów, w tym cztery zespoły z Polski. W Rallylegend startowali tacy kierowcy jak: Markku Alén, Didier Auriol, Miki Biasion, Ken Block, Stig Blomqvist, Sébastien Loeb, Sandro Munari, Thierry Neuville, Wal-

ter Röhrl i wielu innych mistrzów. Gdy patrzę na branżę z mojej perspektywy, jestem spokojny o jej rozwój. Wystarczy spojrzeć na widownię podczas Rallylegend. Kiedy zaczynaliśmy, nasi widzowie mieli średnio około pięćdziesiątki. Teraz są to głównie dwudziesto- i trzydziestolatkowie. Młodych ludzi nie interesują samochody w muzeach. Oni chcą zobaczyć je w akcji, w ich naturalnym środowisku, poczuć szybkość i emocje. Innym przykładem są ceny klasycznych rajdówek. Piętnaście lat temu wystarczyło 150-200 tys. euro, aby kupić Deltę S4 czy rajdowego Stratosa z historią startów. Teraz ceny są pięciokrotnie wyższe i nic nie wskazuje, by miały spaść.

LA MACCHINA
Lancia Stratos
LA SQUADRA
Inter Mediolan

LA MUSICA
Mina
NEL PIATTO
tortellini



PIETRO TENCONI CLASSIC CAR CHARTER

Gdy twój dziadek Pietro startuje w oryginalnym Mille Miglia, a ojciec Edoardo od 1955 r. zbiera włoskie samochody wyścigowe i rajdowe, a na dodatek rodzina przez siedemdziesiąt lat prowadzi założony w 1926 r. salon sprzedaży Fiata, to nie masz wyjścia i idziesz w ich ślady. Kolekcja taty w pewnej chwili była tak duża, że nie nadążaliśmy jeździć wszystkimi autami. A one przecież muszą jeździć, bo jak stoją, to się psują! Ojciec zaczął więc pożyczać samochody znajomym, głównie na rajdy, ale często wracały uszkodzone. Postanowiłem zająć się tym na serio i założyłem firmę wynajmującą samochody na najważniejsze klasyczne imprezy – Mille Miglia, Targa Florio, Milano-Sanremo czy Passione Engadina. Oferujemy sto aut gotowych do jazdy. W tym roku w MM jechało jedenaście naszych wozów wspieranych przez

sześć załóg serwisowych. Mamy klientów z całego świata, coraz więcej z Ameryki Południowej i Australii. Obroty firmy rosną, klientela jest coraz młodsza, a mimo to obawiam się o przyszłość branży, szczególnie we Włoszech. Coraz więcej wprowadza się ograniczeń i zakazów dla starych samochodów przy biernej postawie ASI i FIVA. A to jest przecież nasza kultura i dziedzictwo! Klasyczne wozy muszą być nadal obecne we włoskich miastach i miasteczkach.

LA MACCHINA
Fiat 8V
LA SQUADRA
Inter Mediolan

LA MUSICA
Andrea Bocelli
NEL PIATTO
spaghetti alla carbonara

Trzecie pokolenie
kolekcjonerskiej dynastii nie będzie ostatnim. Pietro z małżonką spodziewają się bliźniaków.

Graty trafily również na aukcję, ale nie cieszyły się powodzeniem. Maserati 3500GT po Juanie Manuelu Fangio nie osiągnęło ceny minimalnej.

Luca przy własnoręcznie odrestaurowanej Alfie Romeo „Osso di seppia”. Na klienta czekał zaledwie jeden dzień.

LUCA MAGGINI BOLGHERI CLASSIC CARS

Z motoryzacją jestem związany od dziecka, mój tata prowadził warsztat samochodowy. Ja wołałem motocykle, startowałem w motocrossie, kilkakrotnie zdobywałem tytuł mistrza Toskanii, aż w 1992 r. zostałem mistrzem Włoch w klasie 125. Rok później, po śmierci ojca, przejąłem warsztat i zacząłem restaurować klasyczne włoskie samochody. Zajmowałem się również ich sprzedażą, a teraz korzystając z doświadczenia, współtworzę Bolgheri Classic Cars. Jesteśmy stowarzyszeniem pomagającym naszym członkom, począwszy od spraw technicznych, takich jak organizacja napraw, transportu, przechowywania klasyków, przez wsparcie formalno-prawne, usługi

rzeczoznawców, wyceny, weryfikację dokumentów, po organizację eventów czy wynajem samochodów zabytkowych. Nie chcemy być dużym klubem, raczej stawiamy na wysoką jakość usług dla członków, np. w zakresie doradztwa przy zakupie i sprzedaży. Czasy inwestorów finansowych na rynku przemijają. W ostatnich latach było ich zbyt wielu i pompowali bańkę cenową przy aktywnym udziale domów aukcyjnych. W ich miejsce znów pojawiają się prawdziwi kolekcjonerzy szukający nie szybkiego zysku, lecz emocji i realizacji marzeń. Poszukują aut dobrej jakości w uczciwej cenie. Rynek powoli normalnieje.

LA MACCHINA
Ferrari 250 GT SWB
Competizione
LA SQUADRA
nienawidzę
piłki nożnej

LA MUSICA
nie słucham
włoskich piosenek
NEL PIATTO
lasagne al ragu

**FEDERICO BERTANI CLASSIC CARS ITALIA**

Moja przygoda z motoryzacją zaczęła się mocnym uderzeniem. Gdy miałem pięć lat, ojciec zabrał mnie na wystawę w Bolonii. Zobaczyłem wówczas stojące obok siebie zielone Lamborghini Miura, białą AC Cobrę 427 i różowego Cadillaca Eldorado Biarritz. Ten zestaw wyglądał prawie jak włoska flaga. Od tej chwili wiedziałem, że w dorosłym życiu będę chciał zajmować się samochodami. Pracowałem w salonie Ferrari jako handlowiec i menedżer, a w 2013 r. założyłem Classic Cars Italia. Podróżuję po kraju, wyszukuję ciekawe samochody, naprawiam je, jeśli trzeba, i sprzedaję. Gdy zaczynałem, 80% wozów sprzedawałem za granicą, teraz proporcje się odwróciły i 80% moich klientów to Włosi. Koncentruję się na samochodach do 50 tys. euro. Sprzedałem też kilka aut do Polski, mam tam przyjaciół. Niestety na rynku od dwóch lat mamy nadpodaż powodującą spadki cen. Niestabilna sytuacja ekonomiczna Włoch również nie pomaga tej branży. Jeśli chcesz odnieść sukces, musisz zaoferować coś naprawdę wyjątkowego pod względem stanu, historii czy unikatowości modelu. Przeciętne samochody po prostu się nie sprzedają.

LA MACCHINA
AC Cobra 427
LA SQUADRA
nie każdy Włoch ogląda futbol

LA MUSICA
Luccio Dalla
NEL PIATTO
brodetto con polenta

Z korporacji na swoje
– Federico po wielu latach pracy w Ferrari zajął się handlem niedrogimi klasykami.

Gdyby ten wóz potrafił mówić, opowiedziałby mroczną historię. Ciekawe, po kim zostały ciemne plamy na tapicerce i podsufitce.

FRANCESCO LAZZARO INTERMEETING

Mam dwie pasje: muzykę i klasyczną motoryzację. Pierwszą realizuję, grając w zespole rockowym. Drugą odziedziczyłem po dziadku, mechaniku lotniczym, który po wojnie miał warsztat naprawy maszyn i samochodów. Intermeeting zajmuje się organizacją targów AME w Padwie i Legend Cars w Veronie. Mamy rozeznanie w sytuacji rynkowej i zauważamy aktualne trendy. Do niedawna na targach dominowały drogie samochody, głównie Porsche i Ferrari. Teraz mamy cały przekrój rynku, a wystawiane pojazdy są coraz lepszej jakości. Wyraźnie widać zmianę pokoleniową wśród wystawców oraz zwiedzających. Świadczy o tym popularność oferowanych youngtimerów. Wielką rolę odgrywają media społecznościowe – coraz więcej osób na bieżąco relacjonuje targi na FB czy Instagramie. Choć rynek podlega cyklicznym wahaniom, to tendencja nadal jest wzrostowa. Po prostu pewne samochody przestają interesować młode pokolenie, a starsi kolekcjonerzy odchodzą. Nie nastawiamy się na dalszy wzrost liczby gości, choćby z racji ograniczonej ilości miejsca. Chcemy natomiast oferować coraz lepszy serwis, aby poprawić atrakcyjność całego wydarzenia.

Francesco i cały zespół Intermeeting mają powody do zadowolenia. AME pobity kolejny rekord liczby wystawców i zwiedzających.

Samochody do 15 tys. euro i zadbane youngtimery sprzedawały się jak ciepłe arancini siciliani.

LA MACCHINA
Ferrari 250 GT
LA SQUADRA
czy musimy gadać o pitce?

LA MUSICA
Premiata Forneria Marconi
NEL PIATTO
sarde in saor

