



Aventure extraordinaire

Geheimnis gelüftet: Louis Vuitton zieht es mit seinem Classic Run wieder nach China.

„Mais, Jean-Paul! Du musst von den weißen Jurten erzählen!“ Madame blickt streng durch dunkel getönte Brillengläser zu ihrem Gatten. Oh ja, merci chérie, pflichtet er bei. Ein unvergesslicher Abend sei es gewesen, vraiment extraordinaire! Dieses Wort, akzentuiert, wird noch oft durchs Gespräch wehen.

Wir treffen uns mit Jean-Paul Mouton und seiner Gattin Nicole Elmanowsky in der Pariser Rue du Pont-Neuf, im Hause Louis Vuitton. Besagte Jurten standen in China, irgendwo auf halbem Weg zwischen Dalian und Peking.

Es sei der spektakulärste Abend des Louis Vuitton Classic China Run 1998 gewesen, eben extraordinaire. Zu dritt sind sie gefahren, Monsieur, Madame und „la Bugatti“, ein Type 44, Baujahr 1927.

„1300 Kilometer mit einem Bugatti durch China!“, da verrutscht Monsieur

vor Begeisterung die ferrari-rote Krawatte; passend dazu trägt er ein Einstecktüchlein und, nur heute, ein gleichfarbiges Schild um den Hals: der Teilnehmerschein des China Run. Diese Rallye ein Oldtimer-Rennen zu nennen wäre so, als bezeichnete man den America's Cup als Segeltörn.



Rallye-Schönheiten: Mercedes Benz SSK 1928; Bugatti 44 1927

1993 suchte sich die erste Louis-Vuitton-Wagenkolonne den Weg durch den malaysischen Dschungel. Der LV Vintage Equator Run war standesgemäß vom Raffles Hotel in Singapur gestartet. Zwei Jahre später führte die Italia Classica durch die Toskana und nach Elba, danach

tuckerten Autos, die vor 1905 gebaut worden waren, rund um den Genfer See.

Die exklusivste Tour führte 1998 50 Classic Cars von der alten nordchinesischen Hafenstadt Dalian nach Peking, 1300 Kilometer durchs Hinterland, vorbei an Ming-Gräbern und an der Chinesischen Mauer. Im kommenden Frühjahr wird es wieder eine große China-Fahrt geben. Vom 30. Mai bis 8. Juni wird ein Tross alter Autos durch Chinas Süden fahren. Start ist in der Sichuan-Provinzhauptstadt Chengdu, Ziel ist das Kunming, von den Chinesen als die Stadt des ewigen Frühlings umschrieben.

„Wir möchten wieder fahren“, schwärmen Mouton und Elmanowsky unisono. Doch es liegt nicht nur an ihnen. Etwa 5000 Euro wird das Startgeld betragen, Transport nicht mitgerechnet. Obwohl die

Reise noch nicht ausgeschrieben ist, meldeten sich schon 200 Bewerber für die 45 Teilnehmerpositionen.

Christian Philippsen, Automobile Consultant der Veranstaltung, soll dafür sorgen, dass unter der Marke Louis Vuitton nur rollt, was zusammenpasst: eine hübsche Auswahl an Rolls-Royce und Mercedes, Jaguar und Bentley, wie schon beim Louis Vuitton Classic Bohème Run, der im September 2006 von Budapest über Wien nach Prag führte. Einer der Stars des Bohème Run war ein weißer Mercedes 60 CV von 1903, von Wilhelm Maybach für Daimler entworfen.

Auch das wohl teuerste Auto der Welt röhrt im Tross mit durch die Walachei – ein Ferrari 250 GTO, Baujahr 1962, im Schätzwert von 15 Millionen Euro. Ebenfalls dabei: der weltweit letzte Bugatti 57C Aravis von 1939, groß, schwarz, bärenstark. Und Brandon Wang, ein vermögender Windelhersteller, war gekommen, um einen seiner 30 Ferrari auszuführen.

Wer so abgefedert durch die böhmische Pampa glitt, hatte mit seinen Mitfahrern zwei Dinge gemein: eine Liebe zu altem Blech und das nötige Spielgeld für Anschaffung, Unterhalt und Krippenplatz. „Für jedes weitere Auto kaufe ich gleich eine Garage dazu“, sagt Jean-Paul fröhlich. Er und Madame wohnen in Paris, „gleich da vorne beim Eiffelturm“. Und, pardon, die Autos stehen nicht irgendwo auf dem Land, sondern „hier bei uns ums Eck“, zu den teuersten Garagenpreisen Frankreichs.

Autos, findet Monsieur Mouton, „müssen gefahren werden“. Und so holt er mal den Zweit-Bugatti, mal den AC von 1937 mit oben liegender Nockenwelle hervor, fährt mal mit dem Mercedes 190 SL spazieren oder auch mit seinem Ferrari 330 GTC von 1967. Und „une Porsch' magnifique“ hat er auch noch, einen 911 Carrera RS, 2,7 Liter. Phantastique!

Doch der Bugatti bleibt bei der Lieblingskind. Es ist ein wahres Schiff, eine schwarze Karosserie auf einem roten Chassis, mit roten Speichenrädern wie von einer Dampflokomotive. Von die-

sem Auto gibt es nur zwei Exemplare, das andere fährt in den USA. Oder steht dort in einer Garage. Überhaupt die Amerikaner! Dort gebe es fantastische Autos, pflichtet Madame bei, aber, die seien einfach ein bisschen zu schön, um echt zu sein. Autos, verrät die 62-Jährige mit Connaissance-Lächeln, dürften nicht „geliftet“ sein.

Doch bei aller Liebe, den Bugatti fährt Madame nicht selber. Die Gang-



Teilnahmewürdig: Ferrari 250 GTO 1962; Bugatti 57C 1939

schaltung gehe derart schwer, dazu fehle ihr dann doch die Kraft. Vor zehn Jahren brachten sie ihn gemeinsam in die Normandie nach Le Havre, um ihn nach China einzuschiffen. „Natürlich sind wir auf der Straße gefahren, 150 Kilometer pro Stunde Spitze!“ Das bringe der Veteran immer noch. 35 000 Kilometer ist Monsieur Mouton damit gefahren, seit er ihn vor 15 Jahren kaufte.

In Dalian standen sie dann gespannt am Hafen, als die Container geöffnet wurden. Schon beim zweiten Versuch sprang der Wagen an, nach sechs Wochen auf dem Meer. Monsieur freut sich heute noch. Startnummer 007 habe er bekommen. „Sie nannten mich James Bond.“

Linke Seite: Einfahrt des LV-Trosses in Pekings Verbotene Stadt 1998. Unten: Königliches Vergnügen – unterwegs beim LV Classic China Run im offenen BMW 327 von Sultan Karim



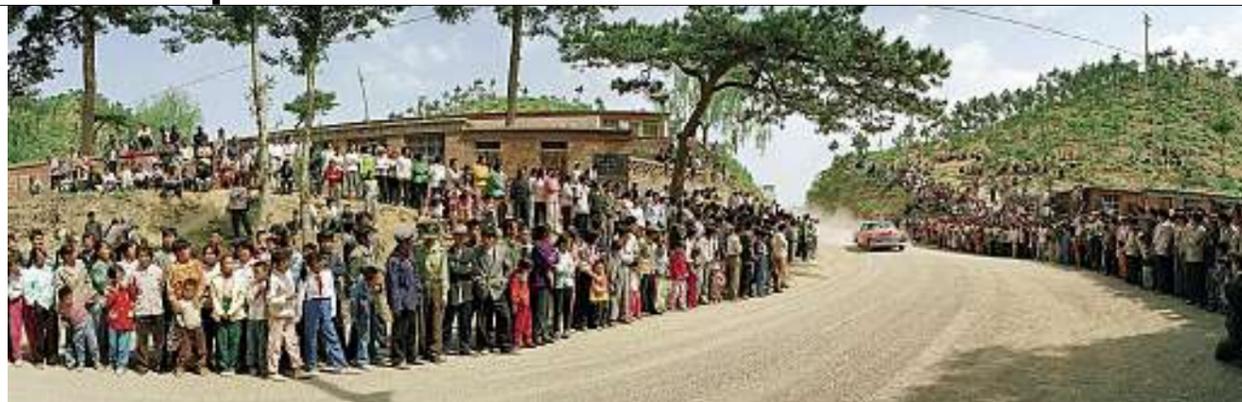
Und was war denn nun mit den Jurten? Sie fahren also los, in Dalian. Von der Idee her ist so eine Reise eine Schnitzeljagd. Ausgetüftelt hat die Strecke der französische Rallyefahrer René Metge, der in den Achtzigern dreimal die strapaziöse Paris-Dakar-Rallye gewonnen hat. „Man konnte sich nie verfahren“, erinnert sich die Co-Pilotin, sie habe viel Zeit gehabt, die Landschaft zu bewundern. Wo immer sie hinkamen, war die Straße reserviert für die Autos aus dem Westen, wo auch nur im Entferntesten die Möglichkeit zum Abbiegen gewesen wäre, stand Militär und salutierte. Ansonsten sei der Straßenrand von „Millionen Chinesen“ bevölkert gewesen.

Bei der Fahrt durch die chinesischen Dörfer sei es jedoch kritisch geworden, so eng drängten sich die Menschen um sie, um diese großen Autos. Die Kinder hatten sogar schulfrei. „Mütter hoben ihre Kleinsten hoch, da wurde uns schon bang.“ Um die Kinder! Und um den Lack.

In den feinsten Hotels stiegen sie ab. Doch einmal, eben an diesem Stausee, da gab es wohl kein Hotel. „50 weiße Jurten“ standen da, in bukolischer Landschaft. Madame Elmanowsky ist noch immer hingerissen. In jedem Nomadenzelt standen zwei Betten und darauf je ein Louis-Vuitton-Schlaf sack. „Ein Geschenk war das, aber das habe ich nicht gewusst, ich traute mich nicht, ihn mitzunehmen.“

Das Dinner unter freiem Himmel organisierte das Peking Palast Hotel (in dem 1992 der erste chinesische LV-Store eröffnet hatte). Zum Aperitif wurde chinesischer Drachentanz vorgeführt und nach dem Essen ein Feuerwerk – und auf den Hügeln rundum „Millionen und Abermillionen Chinesen“, behauptet Monsieur in feinem romanischem Overstatement. Ein unvergesslich romantischer Abend, beide strahlen noch immer, die Nacht im Zelt besser als die luxuriösesten Hotels.

Auch wenn solch noble Zeltlager heute nur noch ein Zitat des Abenteurers früherer Reisen sind – Louis Vuitton stattete tatsächlich bereits vor mehr als einem Jahrhundert Expeditionen mit Ge-



päck aus. Die Firmengründung begann mit einer extraordinären Reise, die alles andere als luxuriös war. Der 13-jährige Louis Vuitton, geboren im Französischen Jura, marschierte zu Fuß nach Paris. Um sich seinen Lebensunterhalt unterwegs zu verdienen, arbeitete er; und so dauerte die Reise zwei Jahre. In Paris wurde er Packer. Adlige und Bürger, später sogar Frankreichs Kaiserin Eugénie heuerten ihn an, um ihre Krinolinen und Tournüren in den Koffern zu verstauen.

Spätere Fotos zeigen einen Mann mit buschigem Schnauzbarth und hemdsärmeligem Gesichtsausdruck. 1854 wechselte er das Metier: Statt Koffer zu packen, stellte er sie nun her. Er fertigte relativ leichte und vor allem stapelbare Koffer, bezogen mit leimgetränktem Leinen, wetterfest. Ab Ende des 19. Jahrhunderts wurde Baumwolle mit einem Speziallack imprägniert. Seit dieser Zeit gibt es das begehrte „Monogramm Canvas“.

Sohn und Enkel des Gründers waren an Reisen jeder Art interessiert. Mobilität war die Revolution der Jahrhundertwende. Eisenbahn und Automobile setzten die Gesellschaft in Bewegung. George Vuitton stand als Zuschauer bei der ersten Rallye Paris-Rouen. Bald schon baute er Autokoffer, passend zu den jeweiligen Wagen, die damals noch keinen geschlossenen Kofferraum hatten. Schließlich stateten die Malletiers, also die Koffermacher, 1908 die Teilnehmer der Rallye New York-Paris aus: 40 000 Kilometer durch Alaska, Japan und Russland – nur eines der sechs Teams schaffte die Strecke.

Nach dem Ersten Weltkrieg organisierte der Auto-Pionier André Citroën die Croisière Noire von Algerien über Kapstadt nach Madagaskar. Es war eine Expedition, die das Pariser Kolonialministe-

Spalierfahren in China: Verfahren ist unmöglich – Menschenmassen und Militär weisen den Teilnehmern den Weg

rium und die Geografische Gesellschaft Frankreichs finanzierten. Die gesamte Ausrüstung wurde verpackt in 150 Koffern. 1931 schließlich ging es nach China. Die bis heute legendäre Croisière Jaune, die gelbe Kreuzfahrt, folgte vom Mittelmeer der Marco-Polo-Route von Beirut nach Peking. Sowjetrussland wollte den Luxus-Tross damals nicht passieren lassen, also schlug sich die Expedition durch den Himalaja. Die davon noch existierenden Gepäckstücke erzielen legendäre Preise auf Auktionen.

Als 1927 Charles Lindbergh nach dem ersten Transatlantikflug in Le Bourget landete, stand Gaston-Louis Vuitton auch schon auf der Wiese, um zu gratulieren. Und heute? Die Koffermacher haben sich mit Designer Philippe Starck zusammengesetzt, um Gepäckstücke zu entwerfen für die ersten touristischen Raumflüge, die das private Raumfahrtunternehmen Virgin Galactic anbieten möchte.

In den Zwanzigerjahren, als der Bugatti noch gebaut wurde, reiste die Tante von Madame Elmanowsky nach Argentinien. Die Überseekoffer von damals stehen heute in ihrer Wohnung am Eiffelturm, als Dekoration. „Viel zu schwer“ für heutige Reisen, sagt Madame, aber ihr Gatte tröstet sie: „Dafür hast du ja ein paar Handtaschen.“

Und warum nicht? Gepäckbeschränkungen gibt es auf den LV-Runs nicht. Zahlreiche Begleitfahrzeuge sorgen dafür, dass die Teilnehmer jeden Morgen entknittert gekleidet in ihre Autos steigen können. In China fuhr sogar ein Tank-

lastwagen mit. Sie habe auf der ganzen Route nicht eine Tankstelle entdeckt, erinnert sich die Beifahrerin. Sieht man auf so einer Fahrt auch Wagen, die man selber gerne hätte? „Mais oui!“, rufen die Autoliebhaber unisono. Es gebe immer einen Nachbarn mit einem schöneren Auto. Jedes Fahrzeug

habe seine Persönlichkeit, Monsieur erinnert sich an einen schönen Ferrari, Madame erinnert sich an einem Alfa.

Da fällt den Rallye-Veteranen noch ein unvergesslicher Moment ein: Als sie an der Chinesischen Mauer ankamen, es war elf Uhr vormittags, war ein Teil abgesperrt, nur für sie. Und oben standen weiß livrierte Kellner, reichten Kanapees und Champagner, Veuve Clicquot. Es hätte auch Moët & Chandon oder Dom Pérignon sein können – alle drei Luxusmarken gehören, wie Louis Vuitton, Guerlain und Givenchy, Kenzo und Dior zum LVMH-Konzern. „Da standen wir, auf der Chinesischen Mauer, tranken Champagner und hatten diesen fantastischen Blick.“ Extraordinaire.

Wie wollen die Veranstalter das 2008 noch toppen? Nur so viel sickerte durch: Es wird wieder eine Nacht in den Jurten geben. Und wenn da ein Schlafsack mit dem weltberühmten Monogramm liegen sollte, nun ja, diesmal wissen die Moutons Bescheid.

BARBARA SCHAEFER

Information: Der nächste Louis Vuitton Classic Run findet vom 30. Mai bis 8. Juni 2008 statt. Das Startgeld beträgt 5000 Euro. Teilnehmer müssen einen ausgesuchten schönen Oldtimer vorweisen können. Die Zahl der Fahrzeuge (bisher bereits 200 Bewerbungen) ist auf 45 beschränkt.



56



Marc O'Polo®

www.marc-o-polo.com

Fotos: Jonkmanns/laif, Louis Vuitton