

# ART INVESTMENT

典藏投資

COVER ARTIST

北京保利 正宗《春蠶》出爐

香港·北京·台北春拍精品全覽  
名媛赫頓傳奇翡翠 卡地亞重金買回！  
曹興誠：我看中國原創雕塑  
收藏藝術品的隱藏風險大解析  
袁遠 流轉在空景時光的藝術家

追  
憶

*Le sommeil éternel*

朱  
德  
群

NT.180



## 東西美學 公路狂飆

DiMora Vicci 6.2與李善軍

文 | 吳樹安 圖 | 台北新藝術博覽會

月前在「台北新藝術博覽會」的展覽現場中，最為引人注目的活動重點，毋庸置疑的展示於場地入口處，由超跑車廠DiMora與身兼藝術家與博覽會總監的李善軍共同完成——限量25台且全車皆由純手工打造的限量超跑DiMora Vicci 6.2了。

DiMora Vicci 6.2車身外觀。



對於台灣讀者而言，DiMora或許是個十分陌生的名字，但這家位於美國的純手工超跑品牌，不僅早已擁有獨特且稀有的品牌歷史，且在1986年完成的經典車款「Clenet」，不僅曾被選為美國百年汽車代表，經由《美國財富雜誌》(Fortune)形容為「美國的勞斯萊斯」，更曾被《美國汽車時代雜誌》(Automotive Age)讚賞為「行駛中的藝術」(Drive Art)。

### 跨界，藝企合作

成立於1981年，標榜所有車款皆為限量生產且全車手工製作，即便DiMora沒有百年歷史背書，但精湛工藝與卓越的駕駛性能，絕對是其做為當代經典的具體保證。即便產量稀少且極少主動爭取媒體關注，DiMora卻早已有如影星席維斯·史特龍(Sylvester Stallone)、歌手洛·史都華(Rod Stewart)，甚至是約旦國王胡笙(Hussein bin Talal)等人的收藏肯定。

合作方案內容中的為每一台DiMora Vicci 6.2，都對應著一件出自李善軍教授之手的繪畫原作，也因此強化車體與藝術間的緊密關係。這25件繪畫作品與其所對應的25台DiMora Vicci 6.2亦將以不可拆分的方式進行共同販售(也就是說購車的同時也包含了繪畫作品的典藏)，在此商業策略的設計下，不僅使DiMora Vicci 6.2成為了真實意義下「行駛中的藝術」，更讓李善軍教授的「大將門」系列不再受限於靜態的展覽現場，而是能成為在公路上狂馳奔馳的另一種藝術媒體。當然如此的合作方案在實踐層面並非輕易可及，也因此即便早已開始而推，但此一聯繫著汽車產業與藝術創作的合作成果，卻也通過整整兩年的考驗：終於在密集努力與磨合後，於「2014台北新藝術博覽會」的展覽現場，將實車展示與李善軍教授的25件繪畫作品齊聚一堂，實現



DiMora Vicci 6.2車內部的LS-A汽缸6.2V8機械增压引擎。

雖然品牌位置早已受到全球跑車收藏者的集體關注，但車廠總裁阿爾弗雷德·迪摩拉(Alfred J. DiMora)對其最新產品——Vicci 6.2，卻始終覺得「少了些什麼」。以至於當迪摩拉在比佛利山莊的實勝畫廊中遇見李善軍教授的「大將門」系列繪畫，才終於讓他找到了產品的關鍵靈感；進而邀請李善軍教授創作總數高達25件的「大將門」系列繪畫，再透過精密的3D掃描與列印技術，將之以汽車烤漆顏料精準地輸出於鍍金上做為車款的視覺重點。而其中原畫作中的金色顏料部分，車廠甚至大手筆的採取24K金做為汽車烤漆金油的底層塗料，除了企圖更加貼近「大將門」系列本身的美學形式與作品本質，亦為DiMora Vicci 6.2展現出更加華貴的造型與品牌氣勢。

DiMora Vicci 6.2系列的全球首發。

### 純手工打造公路藝術

做為一個以超跑為核心的汽車研發與生產廠商，DiMora為了實現最佳的駕駛性能，努力地將Vicci 6.2的車體設計為難能可貴的中置引擎後輪驅動之「MR」配置。且在動力輸出方面，選擇搭載與美國通用汽車(GM)合作製成的6.2升V8機械增压引擎，對稱造型的V型氣缸與齒輪帶動機械增压系統，不僅大幅降低引擎噪音與震動，且藉由大排氣量引擎與增压系統逼出556hp/6100rpm最大馬力的同時，亦避免了傳統渦輪增压系統中的「渦輪遲滯」(Turbo-Lag)，使得Vicci 6.2能在3800的低轉速中，隨即發出高達81.9kgm的扭力巔峰值。且因全車鈹金皆採用了由DiMora自行研發的特殊碳纖維(DFD)，精心設計的碳纖維合金比例，除以其特殊的鈹金韌性與彈力保障了駕駛者的安全，更讓全車體的總重量減低至如同都會型汽車(City Car)般的車體重量(1279公斤)。

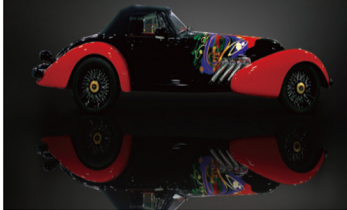
而做為一款由DiMora獨立操刀的超跑產品，車體底盤也加入了DiMora的獨特設計。除將前後防撞樑採與底盤連接，更於其中加裝了額外的避震裝置；而後方的底盤懸吊系統採取的三角四連桿，亦設計為可讓排氣管尾段與驅動輪軸從中過過的形式，藉此將車身重心大幅低於一般車款，以實現更加貼近地面的靈活操駕手感與過彎反應。而強大馬力與重量超輕的攜手合作，除了造就出從時速0km/h加速至100km/h只要4.0秒的驚人成績，更將奔馳極速直接拉到了300Km/h的公路怪獸水平。

延續者DiMora車廠一貫的專業堅持—DiMora Vicci 6.2全車所有零件皆由手工打造，但頗及後續維修的便利性，與通用汽車的技術合作生產的引擎與變速箱，讓這台全手工超跑的後續維修與保養並不困難；藉由通用汽車在全球各地的密集布點，造就出Vicci 6.2在持有極佳性能與稀有性的同時，也保障了後續維修便利性與安全保證。即便在Vicci 6.2車輛在硬體設計上，搭載著最新的工業技術與猛獸般的動力輸出。但在車廠總裁迪摩拉獨特的美學品味的規畫下，Vicci 6.2卻仍保有承襲自歐美新古典（Neoclassic）與新藝術（Art Nouveau）美學般的優雅身形。為求盡善盡美，車廠甚至為呼應「大將門」系列的形式美學與車體的一致性，而在手工製作的輪區蓋與加油蓋上，也同樣採用了24K金的高成本設計。正如每輛出自DiMora的車款皆被賦予女性姓名稱，Vicci 6.2做為一台2014年才面世的當代超

跑，不僅充滿了早期汽車工業特有的工藝／藝術氣息；且在與李善軍教授的合作計畫中，透過以「大將門」系列做為車體主視覺，也更加強化了這份出自於機械駕駛與藝術工藝間的實踐意圖。

#### 取材歷史文物的當代繪畫

做為一次汽車工業與藝術創作的徹底合作，附著在Vicci 6.2外觀，由李善軍教授創作的「大將門」系列，起源於1989年藝術家旅經北京時所見，即將被以廢棄物姿態遭到丟棄，卻歷經明清時期的古董門環。而這些為數不少的門環，不僅走過了百年歷史，其中以龍、虎為造型的銅質鑄造，更帶有鎮煞辟邪的傳統意義，更是當年唯有皇族與貴族才能享有的身份象徵。早從1990年以30元人民幣就能購得，乃至兩千年後即便喊出3萬人民幣的高價也難得其一；李善軍早從九〇年代就已經關注到這批當時



DiMora Vicci 6.2車身外觀。



李善軍於DiMora車廠中的創作過程現場一瞥。

在中國都市更新工程中被遺棄的珍貴歷史文物，並從中國南方開始一路北上搜集門環，進而在千禧年間開始將之化為創作材料。而在歷經四年後的今日正式發表的「大將門」系列創作，除維持藝術家一貫的圖騰能量繪畫形式，李善軍教授更將這批努力搜購而來的古董門環直接鑲嵌於畫布之上，成為顏料覆蓋下的基底材料。

因此，「大將門」系列的美學意義早已不僅僅是一般意義下的繪畫，而是結合了繪畫與貨真價實的古董門環，既擁有形式畫面的美學價值，又內嵌了一份歷史文物的人文價值。與此同時，李善軍教授亦在此系列創作中，採取汽車工業漆料做為繪畫媒材，藉由顏料本身在厚度、肌理與質感上的特殊性，賦予了「大將門」更為豐富的美學層次，同時牽起了一段橫跨百年歷史的古今藝術對話。延續者李善軍教授在藝術創作上的一貫堅持——實現「光明、圓滿、善」，畫中的圖騰不僅如文獻般，嚴謹地傳遞著諸多關於生命哲學的思維與寓言；且強烈

與高對比的構圖與設色，亦鮮明的藉由畫面本身，讓觀眾明白所謂的「光明、圓滿、善」，絕不僅僅是和諧而平滑的陰陽調和；而是與其所對立黑暗反面激烈對抗著，迸發強大的能量。

#### 當新古典與東方當代美學在賽道相遇

即便DiMora Vicci 6.2與「大將門」的結合，起源於比佛利山莊的一場巧遇，但此一巧合卻創造了令所有人都感到驚訝的獨特價值。車體帶著鮮明的西方新古典造型的DiMora Vicci 6.2固然牽涉著一段屬於西方的美學歷史，與此相對地，李善軍教授的「大將門」系列繪畫，則緊扣著東方美學的歷史脈絡。但正因後者乃是透過藝術家重新繪製過後的當代創作，而前者則期待著汽車工業與當代藝術的美學碰撞。也因此此一合作下的產物，也是一種聯繫了東西兩方的獨特文化脈絡，同時也是兩歷史板塊與當代美學的跨時代交融。而對於這次合作的現前成果，無論是李善軍教授或是車廠總裁迪摩拉都



左 台北新藝術博覽會現場，藝術總監李善軍與DiMora總裁Alessi J. DiMora於全球首展「新古典與超跑」的合影。  
右 李善軍《大將門2014/帝王大將》，複合媒材，200×200cm，2014。



「新古典藝術超跑」保有DiMora的經典復古車型，車身上繪製藝術家李善軍作品「大將門系列」，展現「新古典」藝術大師風範。



共同表示「比原先預想的更令人滿意」，以致在博覽會現場的車款首發後，展示中的實車——「DiMora Vicci 6.2 帝王I」才剛曝光，便立刻收到了一位美國藏家的實體訂單。

當然，車商與藝術家的合作在過去也並不鮮見，許多知名車廠皆曾經邀請藝術家於自家實車上進行創作（但通常僅有一台）。

但將整個車款系列都與藝術家的創作緊密結合，並將藝術品收藏與車款設計與銷售，在車款規畫、設計與生產之初就連為一氣，進而以「系列」方式全面執行，對於全球藝術與汽車產業而言，恐怕都是前無古人的空前創意。在此之前，全世界從來沒有任何一家車廠，曾經將一位藝術家的創作作為一整個車款系列的主要視覺意向，更遑論如此的合作方式被具體以產業模式化為現實。也因此這全球限量25台的擁有「大將門」繪畫外觀的Vicci 6.2，不僅是為一種「藝企合作」（Arts & Business）的嶄新方法與案例，也是深切地實踐了藝術與文化創意產業的另一面貌。

對應近年在全球發燒中的文化創意產業與跨領域口號，李善軍教授表示，文化創意產業的真實價值，絕非僅止於開發設計產品、紀念性商品，或是藝術周邊衍生性商品的簡單操作；而是必須更深切地思考如何透過文化與藝術的創造性思維，以創意與藝術方法為既有的物件創造其在文化、藝術乃至經濟層面的利益最大值——正如同一位藝術家僅需透

過顏料、畫布、木材、石膏或底片等相對低廉的材料，就能夠創造出價值不可限量的藝術成就與產業價值。當然，才剛展開全球首發的DiMora Vicci 6.2與此合作方案，處於當下的我們還無法預測其確切的成果與效能，以及其可能在未來創造出的藝術與商業可能。但做為全球第一個藝術與車廠如此密切的計畫性合作，李善軍教授與車廠總裁迪摩拉，或許都將成為未來藝企合作的歷史書寫中，不容忽視的關鍵人物。同時，開創此一合作方法的藝術家，也終於不再是來自其它國家或文化脈絡的人物；而是一位土生土長的台灣藝術家，正因如此對李善軍教授而言，此合作模式無論未來是否能持續延展或有更多可能，都已經成功地為台灣的藝術與文化層面，寫下了一個值得被未來歷史中所銘記的註腳。

即便未來成效尚不可知，但若將目光放回博覽會的現場當下，環繞在DiMora Vicci 6.2與「大將門」系列繪畫周邊的大量媒體、藏家與觀眾，無疑可以被視為本次合作的成果與品質的證明；值得後續期待。■