

POSTTRAUMATISCHE THERAPIE

Alle scenario's waren al door mijn hoofd gespeeld. Temperatuurmeter in het rood, aanrijding... Ze kwamen stuk voor stuk uit en tóch beleefden we een waanzinnige vakantie met onze Fiat 130 in Kroatië. Voor mij voelde het als een posttraumatische therapie met een verwerkingsproces, waarmee ik het vele reisleed uit mijn verleden achter me kon laten.

Vaag herinner ik me de dag waarop ik betwijfelde of het vernieuwen van mijn paspoort nog wel zin had. Met de auto naar het buitenland toeren, het werkte niet voor mij. Er rustte zelfs een vloek op. België, Frankrijk, Corsica, Sardinië, Finland, Engeland, Schotland: noem een natie in Europa en ik ben er wel een keer stilgevallen, afgesleept, bij een lokale garage beland etcetera. Van kokend koelwater tot een op hol geslagen dieselmotor, van een verlopen distributietiming tot een gat in het carter en niet te

vergeten een koets rondom in puin na een dubbele touché met een vangrail, ik heb het allemaal wel meegemaakt. Slechte voorbereiding? In mijn jonge jaren zeker, maar soms ook gewoon domme pech. Weinig bevorderlijk voor het vertrouwen op reis, al die toestanden. De nacht voor vertrek slaap ik stevast zo slecht dat ik me achter het stuur zo slap als een vaatdoek voel. Noem het gerust een trauma. Toch wil een mens er weleens uit. Ik haat vlieguren, tot diep in mijn teentoppen. Niet

uit angst, maar uit frustratie over ellenlange wachttijden, paniekerige douaneregels, een belabberde zit op twee vierkante decimeter in een zuurstofarme atmosfeer en het feit dat je niet even naar buiten kunt wanneer de behoefte eraan opspeelt. Trouwens, een vakantie is voor mij half zo leuk niet als ik me op de plek van bestemming in een ziellose moderne huurauto moet verplaatsen, zo'n anoniem en inwisselbaar koekblik. Kortom, telkens zit ik weer met die tweestrijd in mijn hoofd. De emotionele hersenhelft jut me op

om lekker een oldtimer te pakken, de rationele tegenpool probeert me van het veilige vliegen te overtuigen. Iets in mij riep dat eens bewezen dient te worden dat het anders kan. Wel roadtrippen in een klassieker, geen malheur. Ik gaf me over na het maken van een reportage over de Croatia Highlights Tour van Roads4classicS in 2019. Allemaal mensen die het gewoon aandurfd en ik niet...

Precies in de periode dat mijn vriendin Leontien en ik overwogen om de genoemde reis te boeken, rond de jaarwisseling van 2019 en 2020, kwam er een Fiat 130 Berlina uit 1971 voorbij. Ik kon er simpelweg geen weerstand aan bieden en sloeg toe. Wat nu... als we het noodlot eens definitief zouden tarten en ons met dit stokoude vehikel inschreven? Dan maar meteen all the way gaan, nietwaar?

Corona brak uit en duwde de trip twee jaar naar achteren op de kalender, wat ons in ieder geval de tijd gaf om de flamboyante Turinees grondig voor te bereiden op de beproeving. Alles ging in het nieuw, zoals de volledige ontsteking, de carburateur, het mengstuk en de verdamper van de gasinstallatie, de dynamo, de distributieriem met spanners en alle, maar dan ook alle koelwaterslangen. Banden



natuurlijk, olie, filter, bougies. Om kinderziekten zoveel mogelijk uit te sluiten reed ik volop testkilometers in Nederland, wat in 24 maanden opliep tot 18.000. Noem dat maar slechte preparatie.

Verdomd, daar stond de radiator een maand voor het evenement ineens op de oprit te zeiken. Niet hard, maar om nou met een incontinente Fiat 130 op pad te gaan, dat leek me de goden verzoeken. Goed, nieuw koelblok erin dan maar, plus een verse thermostaat. Ondertussen begon de remschakelaar vervelend te doen. Bij parkeersnelheden weigerde hij alle dienst, het gevolg van een doorlekkende hoofdremcilinder. Revisie van die laatste liet te lang op zich wachten, dus deze gok moesten we nemen. Verder wilde ik alles afzekerden, dus vulden we de kofferbak voor de helft met vloeistoffen, gereedschap en enkele reserveonderdelen, waaronder een wiellager. De valiezen lieten zich alleen nog met behulp van een schoenlepel in de bagagebak wurmen. Oké, de gastank zat ook nogal in de weg, al zou die ons veel vreugd gaan opleveren. Mijnheer Lampredi ontwierp in de jaren zestig weliswaar een juweel van een V6 met twee bovenliggende nokkassen, maar een acceptabele brandstofconsumptie stond vrij laag op zijn prioriteitenlijstje.

Maandagmiddag 25 april werden we in het starthotel te Opatija verwacht, een stadje in het uiterste noorden van Kroatië, op exact 1300 kilometer afstand van ons huis. We besloten het ruim te nemen en op zondagochtend om 07.00 uur de zescilinder aan te slingeren, om dan maar te zien waar het schip zou stranden. Omdat de drietraps automatische transmissie het toerental nogal opdrijft, namen we ons heilig voor om het op 4000 te begrenzen, gelijk aan 113-114 km/h op de gps. Genoeg om ons niet als een rijdende chicane door het verkeer te hoeven begeven en tegelijkertijd een beetje op te schieten. Het snelwegasfalt rolde vlotjes onder de ballonbanden door, maar lang duurde de pret niet: het astronomische verbruik van gemiddeld 1:5,7 noopte ons tot het plannen van maar liefst vier tankstops, rekening houdend met het feit dat je in Duitsland en vooral Oostenrijk niet op elke straathoek LPG kunt verkrijgen. Het totaal liep op tot zeven pauzes, want één keer bleek het gas aan de pomp op en dan waren we ook nog vergeten om tolvigetten te kopen. Evengoed arriveerden we om 21.20 uur in Opatija, zonder misère. Ik kon het amper geloven.

De volgende middag druppelden de andere deelnemers aan de Croatia Highlights Tour binnen, met een getunede Volvo Amazon Kombi als enige tijdgenoot van onze bolide en verder uitsluitend jonger spul, als je de Matra-Simca Bagheera van organisator Robi Rizvić even niet meerekent. Eerlijk waar, dan voel

1 Even stoom afblazen nadat een groep Belgische Kroatië-gangers zich behoorlijk had misdragen op de weg. **2** Bont clubje, maar meestal trekt het evenement meer oldtimers. **3** Een heuse Fiat Campagnola, nimmer als Zastava geleverd.

1



2



3





1

je je toch wel een baas met zo'n machtige machine van meer dan een halve eeuw oud, zeker eentje van een merk dat qua betrouwbaarheid altijd het mikpunt van spot en hoon vormt. Onterecht, overigens. Fiat deed namelijk zijn stinkende best op de ontwikkeling van de 130, vanuit de ambitie met een soort Italiaanse Mercedes-Benz op de proppen te kunnen komen. Dat lukte heel aardig, al vond het geen weerklank bij het publiek en bleven de verkopen hopeloos achter bij de verwachtingen. Hoe dan ook waren we tot de tanden bewapend met een potente 2,9-liter V6, vier schijfremmen, getint glas, stuurbevestiging, airconditioning, twee in hoogte verstelbare voorstoelen en zelfs een axiaal en verticaal verstelbare stuurkolom. Niet mis!

Met enige tegenzin verlieten we het hotel in Opatija, uitkijkend op de Adriatische Zee, om via de kustlijn het binnenland in te duiken en de Velebit-berg te beklimmen. De gang zat er lekker in, met de Bagheera als aanvoerder van de colonne. Ongelooflijk hoe vlak die Matra bleef liggen in bochten waar de zompig geveerde Fiat helemaal op één oor ging hangen en bijkans met een buitenspiegel langs het asfalt schuurde. Op de zoveelste helling sloeg de schrik mij om het hart: in een ooghoek zag ik ineens de koelwaterthermometer de maximale 130 graden overschrijden. Heel toepasselijk bij dit model Fiat, maar ook heel ongewenst. Toch raar dat het expansievat volstrekt niet overliep en dat we de bovenste slang naar de radiator moeiteloos konden inknippen. Dan toch gewoon een gevalletje sensor? Ja hoor, motor opnieuw gestart en de wijzer ging weer stokstijf op 90 graden staan, zonder de rest van de dag nog rare afwijkingen te vertonen.

Rijden in de bergen is een kunst, die helaas niet iedereen verstaat. Dan doel ik eigenlijk vooral op mensen die bij afdalingen continu de remmen aanspreken. Heel vervelend als je erachter zit en zelf de ankers wilt sparen, om fading te voorkomen. Waarom niet gewoon terugschakelen? Ja, dat lukt met een auto-maat ook prima. Makkelijker, zelfs. Je hoeft immers geen koppelingspedaal te beroeren. Laat in scherpe bochten de auto lekker zwieren; hij valt heus niet zomaar om, zelfs niet als hij zo erg overhelt als een Fiat 130. Op zulke trajecten ga je de stuurbevestiging en het royale koppel van de Lampredi-V6 trouwens bijzonder waarderen. De beloning van 195 kilometer lang werken in de cockpit volgde halverwege de middag op de bestemming. Enerzijds het fabelachtig mooie Nationaal Park Plitvice-meren met spectaculaire watervallen, anderzijds het prachtig verouderde hotel uit 1958, met authentieke elementen die de bijzondere architectuur van toen laten voortleven. Een pareltje, al moet je de schoonheid ervan kunnen zien.

Terug naar de kust op dag twee van de Croatia Highlights Tour, naar de ommuurde stad Zadar, waar de Italiaanse schone volop

1 Uitzicht op het stadje Pag vanaf een bergplateau. 2, 3 en 4 Fraaie doorkijkjes in Šibenik.





1

1 Lunch op een fraaie locatie in Senj. **2** Kolosale zevenzits Volga M24 Combi, die in West-Europa zelfs in dieselvorsie bestond. **3 en 4** Twee Hillmans verwacht je niet zo snel in Kroatië. **5** Totaal vergeten, de Yugo Florida, bij ons iets meer bekend als Sana. **5** Voor deze Kever tikte een sjeik twee miljoen dollar af. **6** Praga R uit 1916, die een respectabele topsnelheid van 70 km/h behaalde. **7** Voor deze Kever tikte een sjeik twee miljoen dollar af. **8** Russische ZAZ 968M naar voorbeeld van de NSU Prinz. **9** Bizar maanlandschap op het eiland Pag.

bewonderende blikken oogstte. Ze kennen in voormalig Joegoslavië hun Zastava's en Yugo's, maar geen Fiat-derivaten van het kaliber regeringslimousine. Ondertussen bleef de temperatuurmeter keurig in het gareel lopen, ook toen we op donderdag langs de Adriatische Zee afzakten naar de stad Šibenik, gelegen op heuvelruggen. Tussen twee hotelovernachtingen door bewandelden we een vlonderpad door Nationaal Park Krka-watervallen, alweer zo'n natuurwonder. Terwijl een deel van het reisgezelschap halverwege de middag ging lummelen in ons vakantiërsort, konden wij de verleiding niet weerstaan om een lokaal automuseum te bezoeken, waar de stomdronken eigenaar ons wandelend op zijn benen rondleidde en hikkend zijn verhaal deed. Mooi oud Oostblok-spuul viel te verwachten, met als hoogtepunt een deels houten Praga-vrachtwagen uit 1916, maar we dachten niet er coupéversies van de Peugeot 404 en 504, enkele Audi's en een Lincoln Continental van 1959 te gaan aantreffen. Een kunstenaar die naar eigen zeggen de hekken van Versailles heeft gemaakt toonde vol trots een door hem gesmede Kever, het artistieke resultaat van 2500 uur werk. Het ding schijnt nu voor twee miljoen dollar aan een Arabische sjeik verkocht te zijn...

Op naar het eiland Pag, dat zich kenmerkt door een waar maanlandschap aan één zijde. Begroeiing heeft er geen schijn van kans, omdat de snijdende wind bora zich er godeloos doet gelden. Gelukkig bleef dat de Fiat 130 bespaard, toen ik hem uitgebreid op een bergplateau fotografeerde, met een magistraal uitzicht op het stadje waar we verbleven. Eens te meer viel me daar op dat de flanken een pracht van een lichtval aan de dag leggen, een typisch staalje Italiaans topdesign dat pas in tweede instantie in het oog springt. Het wordt soms onterecht aan ontwerphuis Pininfarina toegeschreven, maar dat boog zich - in de persoon van Paolo Martin - alleen over de 130 Coupé, terwijl de Berlina zijn vorm bij Fiat intern kreeg. Je zag het plaatwerk overigens ineenkrimpen toen ik de auto op dag zeven door een akelig smal poortje moest wurmen in het pittoreske dorpje Kastav, de eindbestemming van de trip door Kroatië. Van schrik schoot de temperatuurmeter weer even in het rood, maar opnieuw bleek er sprake van vals alarm. Er brak weer een nacht van beroerd slapen aan, want de terugreis stond voor de deur: 1300 kilometer in één ruk naar Nederland.



2



3



5



7



4



6



8

Toch gek, die stress, want afgezien van dat spokende metertje had de Fiat 130 de hele week geen krimp gegeven. Worstelde ik dan toch met een voorgevoel van wat ons te wachten stond? 'Bam!' Een doffe klap en een klein duwtje voorwaarts, terwijl we net stilstonden voor een kruising. 'O nee!' riep Leontien naast me. Verdomme, we waren Kastav nog niet uit of we konden al een schadeformulier gaan invullen. Een jongedame in een oud Golfje excuseerde zich wel duizend-

maal en keek minstens zo beteuterd als wij. Tot mijn lichte verbijstering bleek er echter niets van een deuk waarneembaar. Niet in de bumper met zijn rubber beschermstrip, niet in het plaatwerk. Kortom, geen enkele reden om iets te claimen. Met dit incidentje lieten we het laatste ongemakje van de trip achter ons en gedurende de bijna 1300 kilometers die volgden begon het langzaam tot me door te dringen dat ik definitief aan het afrekenen was met mijn trauma. |

9

