

De hemel op aarde

Een Matra Bagheera of Murena laat de gemiddelde autofiel niet onberoerd. Je kunt er met genoeg naar kijken, maar het liefste wil je deze huzarenstukjes van fanatieke ingenieurs op bochtige wegen aan de tand voelen. Wij mochten dat genoeg smaken en wel in Kroatië, waar zowel de enthousiaste stuurman als de liefhebber van natuurschoon hevig aan zijn trekken komt.







Wie komt er nou op het idee om reizen door Kroatië op touw te zetten? Robi Rizvi, een geboren Nederlander wiens roots onder andere in dit voormalige deel van Joegoslavië liggen. “Ik heb een achtergrond in het toerisme, maar toen in dit land de oorlog uitbrak, zette ik dat op een zijspoor. Tijdens familiebezoeken genoot ik altijd intens van het betere stuurwerk door de fantastische landschappen en in 2013 borrelde het idee op om al dat moois aan anderen voor te schotelen. De eerste toer organiseerde ik voor een groep Matra-liefhebbers uit mijn eigen netwerk en dat leverde zodanig enthousiaste reacties op dat ik dacht: ‘Hier moet ik meer mee gaan doen.’ Zo kwam ik tot Roads4classicS, een concept om mensen met een klassieker, youngtimer of andere bijzondere auto de schoonheid van Kroatië te laten ontdekken.” Dat blijkt aan te slaan, hetgeen mogelijk in lijn ligt met het feit dat het land in populariteit stijgt als vakantiebestemming, nu de hele wereld Turkije en Egypte wel gezien heeft.

Nou wil de enthousiaste piloot niets liever dan de hele dag over bochtige wegen boenderen, terwijl de partner op de passagiersstoel een gevecht voert met het binnenhouden van het ontbijt. Gekheid natuurlijk, maar Rizvić weet uit ervaring dat je compromissen moet sluiten. “Ik bedacht een achtdaags reisschema met telkens tot het begin van de middag een autotocht en daarna een vrij programma. Dat vinden vooral de dames wel zo prettig. De Croatia Highlights Tour zorgt er met een afwisseling in landschappen, vegetatie, eilanden en nationale parken voor dat je binnen relatief korte afstanden veel te zien krijgt. Iedereen ontvangt een routeboek en mag de trajecten op eigen houtje afleggen, maar in de praktijk vormt zich meestal een colonne. Veel deelnemers vinden het leuk om gezamenlijk ergens te stoppen voor een koffiebreek of een lunch en voor sommigen biedt het een geruststellende gedachte dat er een bezemwagen met technische support in de stoet

meerijdt. Die wordt bemand door een monteur van EZ Electric Power Steering, gewend aan auto's van verschillende merken en leeftijden en in staat om altijd een creatieve oplossing te bedenken. Hij heeft wel eens een geknapte distributieriem vernieuwd op een eiland, terwijl zulke onderdelen daar niet voor het oprapen liggen.”

Gevoelsmatig plaats je Kroatië ergens diep in Oost-Europa, maar een blik op de kaart leert dat je vanaf Oostenrijk alleen maar Slovenië door hoeft om er te geraken. “Vanaf Utrecht bedraagt de afstand naar het stadje Opatija, waar we starten, slechts 1350 kilometer,” weet Rizvić. “Dat verrast de meeste mensen die de reis overwegen. Ik merk ook nog wel eens dat het kostenplaatje op verbazing stuit, zeker bij equipes die vaker aan buitenlandse rally's meedoen. Dan vinden ze een kleine duizend euro per persoon voor acht dagen en zeven hotelover-





nachtingen op basis van halfpension verdacht goedkoop. Tsja, ik organiseer dit meer uit passie dan uit commercieel oogpunt en de faciliteiten in Kroatië zijn nou eenmaal niet zo duur in het voor- en naseizoen.” Wie slecht eten op ouderwets Oostblok-niveau vreest: think again, want het land verwelkomt al tientallen jaren toeristen en weet wat die voor noten op hun zang hebben. Afbrokkende wegen vol griezelige kuilen en pover lapwerk horen ook in een ver verleden thuis. Deze republiek, onderdeel van de Europese unie, wil wedijveren met de westerse naties.

Als je iets heel erg wilt is het wel met je klassieker de hectiek van het Nederlandse verkeer achter je laten en hem de sporen geven op wegen die je van links naar rechts slingeren, terwijl prachtige vergezichten zich aan je openbaren. Wij kunnen moeiteloos een paar sport-

wagens verzinnen die zich daarvoor bij uitstek lenen, maar in dit geval wordt het nog makkelijker, want we krijgen er een paar op een presenteerblaadje aangereikt. Rizvi bezit namelijk een enkele ragfijne machines en heeft die meegenomen naar Kroatië. Afwisselend mogen we een Matra-Simca Bagheera van 1974 en een Talbot-Matra Murena 2.2 uit 1981 beproeven en ja, dat doet een mens popelen. Precies, het materiaal met drie zitplaatsen op rij en onmiddellijk daarachter de motor, voor een optimale gewichtsverdeling. Neem geen mensen met grote heimwee mee, want je kunt weliswaar best wat bagage verstouwen... maar dan naar sportwagennormen. Beperk de bemanning liever tot twee mensen, dan valt het middelste zitje eventueel nog te benutten om een platte tas kwijt te raken.

In de cockpit van deze Murena zwaait bruin leder de scepter, dat de





sfeer niet per se huiselijker maakt dan het originele velours, maar wel lekker exclusief oogt. Passagiers die dreigen weg te glijden kunnen zich schrapzetten tegen de verstelbare voetenbank, dus zeuren moeten ze vooral niet. Degene met de regie kruipt achter een lekker dik, van onderen afgeplat stuurwiel, dat naar Franse traditie eigenlijk te ver weg staat. Niet iedereen zal hier even goed zijn draai vinden, want de koppeling zit te diep weggestopt ten opzichte van gas en rem, waardoor je altijd wat worstelt met je benen. De riant gepolsterde stoel zit voortreffelijk, met als enige aantekening dat lange Hollandse stelten wat steun missen door de aflopende voorzijde. Matra deed niet krenkerig met de standaarduitrusting en monteerde in de Murena 2.2 standaard getint glas en elektrische raambediening, terwijl de liefhebber van technische controle verheugd zal reageren op een heel arsenaal aan meters, inclusief weergave van voltage en oliedruk. Jaag je de Talbot-Matra Murena eenmaal door het Kroatische landschap, dan valt alles op zijn plaats. Oké, soms schrik je even van het

dashboard dat bij (schuin) tegenlicht sterk reflecteert in de voorruit, maar je kunt in elke onverwacht opdoemende bocht met een gerust hart bouwen op het fantastisch uitgebalanceerde onderstel. Binnen vijf minuten raak je volledig vertrouwd met deze zeer neutraal reagerende sportwagen en verken je daarna zijn grenzen, dan groeit je respect voor de rijkwaliteiten alleen maar. Alles getuigt van uitgekiend ingenieurswerk. Zonder je met harde vering af te straffen laat de Murena zich onbeschocht hard over de zeker niet overal vlakke wegen sturen en zich kloek de hoek om zetten. Hij vertoont nimmer een spoortje van nervositeit, stuurt mooi exact, remt daadkrachtig en geeft dat oprechte kartgevoel. De 118 pk sterke 2.2-motor profileert zich als een goeiige lobbes met veel reserves, waarbij je vooral geen racy toerenjanker moet verwachten. Zit je in je vakantiemodus en wil je schakellui rijden, dan kun je de ietwat wollig reagerende vijfbak aardig met rust laten. Met deze Matra houden we het wel een poosje vol en de band met hem wordt steeds sterker.





Het lijkt misschien een rare volgorde, maar we pakken de Bagheera ná de Murena, vanuit de verwachting dat het concept zijn sporen van veroudering dan beter zal blootgeven. Dat gebeurt in zekere zin inderdaad, alleen speelt hij tot onze verrassing ook een paar ijzersterke troeven uit in de onderlinge vergelijking. De weliswaar iets minder vorstelijk gevulde zetel geeft een diepere zit en zorgt ervoor dat de bovenbenen nauwelijks zweven, terwijl de afstemming van de pedaalafstanden veel beter voor elkaar blijkt dan bij het opvolgende model. Ook hier rusten de handen op een aangenaam stuur met een vlakke onderrand en openbaart zich een informatief instrumentarium, dat schuilgaat achter een groengetinte perspex plaat. Hoe spacy wil je het hebben? De stofering van de dashboardkap vormt een probaat middel tegen spiegelingen in de ruit. Kom niet vragen om getint glas of geautomatiseerde raamopeners, maar oh, wat oogt het hier weelderig met al dat gele en zwarte velours. Zelfs de hemel is ontzettend aalbaar.

Bij de eerste kennismaking op de baan toont de Matra-Simca

Bagheera zich een beetje nukkig. Zo schakelt hij griezelig vaag en laat de hoogtoerige 1.3-motor duidelijk merken dat hij zich met tegenzin inhoudt tijdens de opwarmfase. Het begrip koppel zegt hem weinig, maar laat hem op temperatuur komen en de weg ligt vrij om onbelemmerd te sporten. In relatieve zin dan, want de lol zit meer in de beleving van een luidruchtig blok met continue toerenhonger dan in absolute acceleratiekracht. Je scheert echter met je billen over het asfalt en dan gaat het al gauw hard, terwijl 84 pk op 920 ook helemaal niet teleurstelt. Ja, de Bagheera legt het in rechte lijn af tegen de Murena met zijn 2.2-blok, maar toch past zijn hitsige motor beter bij het karakter van de auto. Ook hier vinden we een verrassend veercomfort en een exceptionele wegligging, alleen voelt in het begin de neus wat zweveriger aan en vraagt de soms listige kont meer aandacht. De oudste van de twee blijkt rauwer in de omgang, beter gezegd ongefilterd in zijn reflexen en op den duur ga je dat puur mechanische gevoel enorm waarderen. Dan vergeef je hem zijn bokkige karakter en raak je lyrisch over de sportwagenbeleving. De Murena is de allemansvriend, de Bagheera onze stoute favoriet.

Het welhaast mondaine Opatija, met zijn eigen Riviera van 43 kilometer lengte, opent de Croatia Highlights Tour. In de negentiende eeuw maakte dit gebied deel uit van het Oostenrijks-Hongaarse rijk en ontwikkelde zich in de stad een statige en gevarieerde architectuur nadat hier in opdracht van Hignio Scarpa, een patriciër uit Rijeka, Villa Angiolina verrees. Op de tweede dag leidt de ruige, groene Kvarner Baai de abrupte overgang in naar een enorm contrast. Via een korte veerovertocht bereik je het eiland Pag, waar zich aan de noordoostzijde een bizar maanlandschap openbaart. Hier raast van tijd tot tijd de lokale wind Bura, die het oppervlak kaalschuurt en elke vorm van begroeiing in de kiem smooit. Dag drie van de toer voert je het binnenland in, met kleine dorpjes die nog duidelijke littekens van de bittere oorlogstijd



vertonen. De uitgebrande huizen en ingestorte daken laten zich steeds meer wegdrücken door nieuwbouw, maar voeren je zo nu en dan toch even naar de zwarte bladzijde uit de geschiedenis. Hoe overweldigend is dan weer de brug van Šibenik, een over de heuvelruggen uitgespreide stad die in het centrum met zijn steegjes en straatjes van natuursteen één en al historie ademt.

Tot het hoogtepunt van de reis behoren de watervallen van Krka, met de meest spectaculaire bij Skradinski Bak. Daar klettert het water over zeventien cascades met een totale lengte van 800 meter naar beneden. Dit nationale park met zijn rijke vegetatie ligt in het ruwe Karsgebied, het achterland van Šibenik. Vanaf de berg Dinara duikt de rivier Krka over een afstand van 72,5 kilometer 242 meter naar beneden, om via het Prokljansko-meer in de zee uit te monden. Op dag vijf staat Zadar als bestemming op het programma, een oude en ommuurde mediterrane havenstad op een schiereiland, via een brug verbonden met het nieuwere deel. Romeinse, middeleeuwse en renaissance-invloeden geven een rijkdom aan historische schatten. Na de overnachting in deze sfeer wacht de beklimming van het Velebit-gebergte, gevolgd door een binnenlandse tocht naar Plitvice, dat al in 1949 als nationaal park erkend werd en sinds 1979 onder Unesco-bescherming staat. Tijdens de zevende en laatste dag van de Croatia Highlights Tour geeft de Kvarner Baai zich weer bloot, waarna iedereen arriveert in het pittoreske dorpje Kastav met zijn stadsmuren en zijn uit 1571 stammende loggia, gebouwd voor gemeenteraadvergaderingen en rechtspraak.

Zonder enig gevoel van gejaagdheid snuif je in een week tijd volop cultuur op, doorkruis je de meest adembenemende landschappen met je youngtimer, geniet je tussendoor van uitstekende gerechten en verwerk je in gerieflijke hotels met veelal mooi uitzicht rustig alle indrukken. Een niet te onderschatten component binnen de vakantiebeleving vormt het gegeven dat je nu eens niet zelf alles hoeft te regelen, zoals het hele jaar door, terwijl je toch kunt gaan en staan waar je wilt en niet gekluisterd bent aan één resort met voor de variatie hooguit wat busexcursies. Bij alle ontspanning bouw je ter afwisseling je eigen portie spanning op door je auto eens lekker aan de tand te voelen, zonder te worden onderworpen aan een plaag van verkeersdrempels, stoplichten, files en andere factoren die je telkens tot contact met het rempedaal drijven. Dat alles dan in een land waar het massatoerisme nog lang niet overheerst, maar wel ingesteld op gastvrijheid. Wil je je youngtimer echt eens onbelemmerd uitlaten én hem beter door en door leren kennen, gooi het dan op de Kroatische toer. |

Meer informatie: www.roads4classics.com



"IN 1983 ZATEN WE HIER OOK; ZELFDE HOTEL" NICO & INGRID ESKES



Roads4classicS kwam onder een vergrootglas te liggen, want Nico en Ingrid Eskes hebben allebei een achtergrond in de reisbranche. Zij zegt, ter geruststelling: "Het is allemaal hartstikke goed geregeld, hoor. Prettig gezelschap bovendien, internationaal georiënteerd en met de liefde voor het rijden met oldtimers als verbindende factor." Het Brabantse echtpaar mengde zich in het clubje met een Citroën CX Athéna uit 1979, de laatste aanwinst van een kwintet hydropneumaten aan het thuisfront, waartoe ook een DS, BX, XM en C6 behoren. "Dat gaat uitstekend hier, in Kroatië," meldt Nico Eskes, die de Citrofilie in zijn vroege jeugd al opliep, met pa als trouwe klant van het merk. "Met de CX houd ik de Matra Murena en de Porsche Boxster in de groep probleemloos bij tijdens het betere bochtenwerk. Ongelooflijk hoe hij aan de weg plakt en in een soort flow belandt. Van oneffenheden merk je helemaal niks; er gaat simpelweg niets boven het hydropneumatische veersysteem. Qua betrouwbaarheid doet hij het trouwens ook super, zonder één enkel probleem." De vooroordelen over oude Franse auto's kunnen dus overboord gezet worden.

Voor beiden vormt Kroatië bekend terrein. "Ik kwam er in 1976 voor het eerst als 18- of 19-jarige met een kayakkamp," vertelt Ingrid Eskes. "In 1983 zaten we hier ook; nota bene in hetzelfde hotel als waar we deze week een keer overnacht hebben: Jure in Šibenik. Dat ziet er inmiddels wel een heel stuk anders uit en ook in de rest van het land zien we veel ontwikkeling, alleen al voor wat het wegennet betreft. Destijds was het grootste deel onverhard, herinner ik me. Paard en kar reden nog volop rond, al werden in stedelijke gebieden al redelijk wat

auto's gebruikt. In het binnenland bleken de mensen nauwelijks ingesteld op toerisme, maar met Duits kon je aardig terecht, zolang je tenminste duidelijk liet merken dat je niet uit dat land kwam. In die jaren lag dat erg gevoelig. Zei je dat je Hollands was, dan zat het wel goed. De sporen die de Joegoslavische oorlog in de jaren negentig achterliet, zie je vandaag de dag op een aantal plekken nog terug. Het restaurant waar we nu zitten, werd met de grond gelijk gemaakt en later herbouwd."



“KIND OP KOMST, DUS EEN MATRA” KEMO & ROBI RIZVIĆ



Vader Kemo en zoon Robi Rizvić delen de passie voor Matra's én een kleine collectie sportwagens uit Romorantin, die een 530, de oudste rijdende Bagheera van Nederland (de afgebeelde gele) alsmede vier Murena's telt. “Een 1.6, de donkergroene 2.2 die je tijdens deze reis hebt uitgetoet, een 2.2 S en eentje met een drieliter Alfa Romeo V6-motor, uitgevoerd met een Fleischman F3-uitbouwset,” aldus junior. “Ik houd van origineel, maar die kit hoort er wel bij,” zegt hij er direct achteraan, in reactie op gefronste wenkbrauwen. “Eigenlijk vind ik dat Alfa-blok nog het minst interessant. Er zit nu trouwens wel een stop op de verzameling, dat heb ik met mijn vrouw afgesproken. Het scheelt dat we veel restauratie- en reparatiewerk in Kroatië kunnen laten uitvoeren. Daarmee blijft de hobby nog een beetje behapbaar en zouden we ooit in financiële nood komen te zitten, dan schorsen en stallen we de boel gewoon.” In het land waar de roots van de familie Rizvić liggen baren de sportwagens nogal opzien. “Ze zijn er nooit nieuw geleverd en ik ken er hooguit een stuk of drie. Ook een Rancho, trouwens.”

Meer dan welke Matra ook verbindt de groene Murena de mannen voor het leven. “Mijn vader kocht die in 1985 als jonge occasion en toen ik in 1993 mijn rijbewijs behaalde, kreeg ik hem cadeau,” verklaart Robi Rizvić. “Op een gegeven moment liet ik hem overspuiten in donkergroen, een BMW-kleur, want het oorspronkelijke goudmetalliek werd in de jaren negentig nogal oubollig gevonden. Later kwam er lederen bekleding in, tegelijk met het herstel van een forse achterschade.” De drijvende kracht achter Roads4classicS groeide letterlijk in Matra's op, zo laat zijn vader weten. “Voor zijn geboorte, in 1974, reed ik in een Lotus Europa. Met een kind op komst ging dat natuurlijk niet werken, dus moest ik iets anders, maar wel graag een sportwagen. Nou had de Mercedes-Benz-dealer bij ons in de buurt de gewoonte om altijd één gekke nieuwe auto van een ander merk te bestellen en die in zijn voorraad te zetten. Zo liep ik tegen de Matra Bagheera aan en die paste perfect in het plaatje, ook al reed hij net iets minder strak dan de Lotus. Ondanks de matige kwaliteit - al heel gauw moest de versnellingsbak vervangen worden - kocht ik in 1978 het tweede type en daarna de Murena.”

“20 LITER KOELVLOEISTOF BIJGEVULD” PETER & MARLIES BOGERS

Feilloos functioneren, dat verwacht je van een Mercedes-Benz, ook al dateert de slogan ‘Das Beste oder nichts’ van een halve eeuw later dan de onderhavige 230 SL uit 1966. Op de heenweg naar Kroatië leek er geen vuiltje aan de lucht, tot Peter en Marlies Bogers ter hoogte van Innsbruck (Tirol) in een file belandden. “De watertemperatuur schoot in het rood en bij controle bleek er zes liter koelvloeistof verdwenen,” beschrijft de dame uit het gezelschap. “Telkens met flesjes van dertig centiliter naar de kraan lopen schoot niet op, maar gelukkig konden we ergens een jerrycan halen. In de eerste twee dagen hebben we al tien liter bijgevuld. Gelukkig treedt het probleem alleen op tijdens steile klims en dan stoppen we gewoon op tijd. Je moet alleen even geen stad met twintig verkeerslichten achter elkaar tegenkomen.” Haar echtgenoot vult aan: “Prettig om te zien dat de groep tijdens deze reis alle begrip toont en regelmatig even informeert of het allemaal goed gaat. We rijden voor het eerst mee, enthousiast gemaakt door iemand die we tijdens een ander evenement spraken. Kroatië stond al een poosje op de lijst van bestemmingen waar we graag nog eens naartoe wilden.”



Peter Bogers, die tevens een Mercedes-Benz 220 A uit 1956, een 220 SE Coupé uit 1960 en een Talbot-Lago T26 uit 1948 bezit, restaureert zijn klassiekers zelf. “Ik zoek nooit naar een kant-en-klare auto, want dan heb ik niets te doen. Eerlijk gezegd vind ik sleutelen leuker dan rijden. De 230 SL kocht ik in 1991 via De Telegraaf, met veel typisch Amerikaans herstelwerk eraan, zoals een goedkoop opgelapte schade. Over de rotte bodem heen was simpelweg een plaat gelast die al net zo hard roestte. Gelukkig bleek de techniek over het algemeen aardig in orde, maar het kostte me toch wel drie jaar om de SL weer helemaal als nieuw neer te zetten, in de vrije uurtjes. Sindsdien hebben we er aardig wat reizen mee gemaakt, onder meer naar Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk en Schotland. De teller staat inmiddels 30.000 kilometer verder en eigenlijk mankeert er nooit iets aan de techniek, behalve nu dan. Tijdens zulke lange trips ga je het comfort van zo'n Mercedes-Benz en het gemak van de originele stuurbekrachtiging wel waarderen. Een heel verschil met mijn vroegere MG's en Healey's.”

“V8 GEEFT GROTE MEERWAARDE” CARLO BISENIUS & BENNO GALES



Twee Luxemburgers en ze kennen elkaar oorspronkelijk van het werk, binnen - je verwacht het toch niet - het bankwezen. “Als je een gemeenschappelijke hobby beoefent, dan draait het dus hierop uit,” lacht Benno Gales, zelf in het bezit van een Toyota Supra en maar liefst drie stuks Volkswagen lltis, waarvan er één zijn diensten bewijst bij visactiviteiten op afgelegen plekken. “Aan gesprekstof ontbreekt het ons nooit. Het begon in 2005 met elkaars auto's bekijken en daarna bezochten we gezamenlijk allerlei beurzen en evenementen. Ook maakten we enkele kleine reizen en nu dan voor het eerst een grote.” Carlo Bisenius motiveert de keuze voor Kroatië als volgt: “Op de Antwerp Classic Salon stuitten we op de stand van Roads4classicS en dat concept, met een goede prijs-kwaliteitverhouding, sprak ons wel aan. Mijn vrouw geeft niks om zulke reizen en zo kwamen Benno en ik op het idee om dit avontuur samen te gaan ondernemen. Het land biedt de mooiste kusten en uitzichten, dat wist ik van mijn bezoek eind jaren zeventig. Een week geleden zat ik in Marokko en dat hoeft voor mij niet meer, want ik heb nog buikpijn van het eten.”

Aan de '77-er Mercedes-Benz 350 SL van Bisenius, die de Luxemburgers trouw door Kroatië vervoert, kleeft een Nederlands tintje. “Hij is oorspronkelijk van een apotheker in jullie land geweest, die hem nieuw kocht,” vertelt de huidige, derde eigenaar. Je mag het eigenlijk niet hardop zeggen, maar soms leiden de bonussen van de farmaceutische industrie best tot mooie dingen. “Ik had een 280 SE 3.5 Coupé uit 1970, later een Porsche 928 S4 en tegenwoordig een 230 CE uit de 124-serie. Steeds meer begon ik uit te kijken naar een SL van de R107-generatie, met zijn tijdloze lijnenspel en de beschikbaarheid van krachtige V8-techniek, die voor mij toch wel een grote meerwaarde aan zo'n auto geeft.” Het stuur afstaan aan reisgenoot Gales, die de 42 jaar oude roadster met zichtbaar respect behandelt, vindt de eigenaar allerminst een probleem. De gezamenlijke trip bevat beiden uitstekend, als petrolheads onder elkaar, waarbij ze naar hartelust kunnen praten over bijvoorbeeld de restauratie van Bisenius' Mercedes-Benz 170 S van 1950. “Die verkeert nog in héél slechte staat,” besluit hij, terwijl de mannen grijzend het glas heffen op de vriendschap.

