

BAROCKENGEL BMW 502 V8



PROJECT
SAAB 93

- POST • TIPS & TRUCS • VOORRUIT VERVANGEN • MOTORFIETSWIEL RESTAUREREN • MATRA KROATIA TOUR •
- WINGS WHEELS & GOGGLES • ALFA ROMEO SPIDER • WAAR GEBEURD MET: CITROËN, FIAT, RENAULT, TRIUMPH •

KOPEN? RENAULT FLORIDE



KLASSIEKERPASSIE JOHN DEERE



KENNISMAKEN AUDI 100 CRAYFORD



Klassiek genieten in Kroatië



Kennismaken met het volledige gamma sportauto's dat een fabrikant tussen 1965 en 1980 heeft vervaardigd is bijzonder. Echt speciaal wordt het als je gedurende zes dagen met deze auto's over de prachtigste wegen mag rijden, in een internationaal gezelschap van gepassioneerde liefhebbers, waarbij je onderweg geniet van adembenemende uitzichten, schitterend weer en heerlijk eten. Dat overkwam ons toen we uitgenodigd werden voor de Matra Kroatië tour 2015.

Robi Rizvić en zijn vader zijn enorme Matra-liefhebbers (zie K&T134 voor een restauratieverslag van hun Bagheera). Zij rijden uitsluitend Matra en zetten vaak koers naar het geboorteland van Robi's ouders, het voormalige Joegoslavië, maar ze bezoeken ook internationale meetings. Dat bracht Robi op het idee om een meeting te organiseren in Kroatië. In 2013 trokken 40 liefhebbers uit 6 landen in 20 Matra's gedurende zes dagen langs de Kroatische kust. De organisatie was een enorme klus, maar de deelnemers waren laaiend enthousiast. Voor Robi was het duidelijk: er moeten meer mensen te vinden zijn die de combinatie van betaalbare gastvrijheid, prachtig weer en mooie stuurmannswegen in Kroatië kunnen waarderen. Robi is geen vreemde in de reiswereld en begon Roads4classicS. Je kunt bij hem terecht voor een mooie route door Kroatië per (klassieke) auto- of motor, individueel of in club/groepsverband. Avontuurlijk of alles geregeld, veel rijden of juist relaxen, alles is mogelijk. Dat maakt deze rondreizen ook voor de partner van degene die rijdt leuk. Er is tijd genoeg om te ontspannen, de stad in te gaan, lekker te eten, of dingen te

bezoeken. Vanaf Utrecht is het ongeveer 1300 kilometer rijden naar de Kroatische kust. Prima in één ruk te doen, maar je kunt uiteraard onderweg ook één of twee keer overnachten. Als alternatief is er ook nog één van de weinige overgebleven autoslaaptreinen. Die brengt je van Düsseldorf naar Wenen of Verona en dat bekort de rit met zo'n 600 kilometer. Het is ook mogelijk om in club-groepsverband je klassieker naar Kroatië te laten vervoeren of ter plaatse een klassieker te huren (op aanvraag). Je reis gaat dan per vliegtuig met een transfer vanaf de luchthaven in Zagreb. Robi heeft inmiddels de nodige tevreden klanten, en zette voor 2015 een nieuwe Matra Tour op poten. Het Kroatisch Verkeersbureau maakte onze deelname hieraan mogelijk.

Croatia Airlines brengt ons samen met nog enkele deelnemers naar onze bestemming. Ter plaatse staan behalve de Bagheera uit K&T134 ook een gekietelde Murena 2.2S en een M530LX klaar, want Roads4ClassicS rijdt natuurlijk tijdens de rally zelf ook klassiek. Omdat de heenreis van de verschillende deelnemers nogal uiteenloopt, van het



6



7



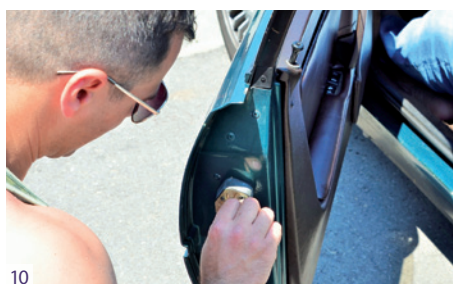
8



nabijgelegen Oostenrijk tot Hamburg, staat onze eerste dag in het teken van verzamelen, kennismaken en bijkomen. Het hotel in Opatija biedt daar alle gelegenheid toe: je kunt zwemmen, in de schaduw een drankje drinken, of flaneren langs de 11 kilometer lange boulevard. Terecht noemen ze het hier Riviéra, want de kust van de Kvarnergolf is schitterend. Ook de gebouwen zijn fraai, je vindt hier geen blokkendozen, want in de 19de eeuw ontdekte de Oostenrijks-Hongaarse aristocratie het milde klimaat hier ter plaatse. Men liet mooie villa's neerzetten, waarvan er intussen vele tot hotel zijn omgebouwd. De Matra's krijgen een plekje in de parkeergarage en hun eigenaren geven ze nog wat aandacht: olie, water. De Djet is per trailer vanuit Hamburg gekomen en laden we elders af, waar de trekauto en trailer een veilige plek hebben. Enkele équipes hebben problemen onderweg: het Franse drietal kiest ervoor om hun M530 in Oostenrijk achter te laten – gelukkig passen er drie mensen in een Bagheera. Om 04:00 arriveert ook de laatste Murena, nadat onderweg een koelslang is vervangen.

1 Schitterende zonsondergang 2 Aankomst met de ferry op Cres; Olivier's Bagheera heeft een Peugeot 1,9 GTI krachtbron 3 Nog even poseren voor wat foto's alvorens we het eiland gaan verkennen 4 Gerd onderweg in de Djet; let op de smalle bandjes 5 Uitzicht op Mali Lošinj 6 Aircó 2.0 – een handdoek zorgt voor een verkoelende luchtstroom inde Djet V 7 De Rancho lijkt een vreemde eend in de bijt, maar het is wel degelijk een Matra 8 Stoplichtsprintje met twee Murena's in Rijeka 9 De M530 heeft een ovaal stuurwiel voor makkelijker instappen en meer beenruimte 10 Er hoefde maar weinig gesleuteld te worden: Laszlo stelt even snel een deurslot bij 11 Echte stuurmanswegen met heerlijke bochten

Kroatië heeft een kustlijn van maar liefst 1800 kilometer lengte, van Umag tot Dubrovnik. Voor de kust liggen bovendien nog eens 1200 eilanden met de meest uiteenlopende vormen. Jadranska Magistrala, zo heet de weg die de grillige vormen van de Adriatische zee kust volgt, en hij is inderdaad magistraal. Deze weg telt duizenden bochten die de sportieve klassiekerrijder volop stuurplezier geven. Vanaf Opatija kun



9

10

11



INFO MET DANK AAN:

Roads4classics:
www.roads4classics.com
 Kroatisch Verkeerbureau:
www.kroatischverkeerbureau.nl
 VVV Kvarner:
www.kvarner.hr
 VVV Istrië:
www.istra.com
 Roads4classics:
www.roads4classics.com
 Kroatisch Verkeerbureau:
www.kroatischverkeerbureau.nl,
 e-mail: kroatie-info@planet.nl
 VVV Kvarner:
www.kvarner.hr
 VVV Istrië:
www.istra.com
 Croatia Airlines:
www.croatiaairlines.com

1 Groepsfoto 2 Contrast tussen de driezits Bagheera en de tweezits Djet
 3 Prachtig asfalt, heerlijke haarspeldbochten, dat is genieten 4 Avond tripje naar het einde van het eiland Lošinj 5 Nadat de vastzittende handrem is opgelost nog even de velg poetsen 6 Twee keer een brede glimlach in een brede auto 7 De klim in Motovun stelde de koelsystemen op de proef

je ruim 550 kilometer doorrijden naar Dubrovnik, maar wij slaan kort na Rijeka rechtsaf en nemen de brug naar het eiland Krk. Overal zijn de wegen voortreffelijk, de Kroaten hebben hun infrastructuur prima op orde; niet voor niets zijn ze sinds 1 juli 2013 lid van de EU. Via enkele kleine weggetjes komen we bij een familiebedrijfje in het plaatsje Vrh, waar men zelf de Krčki pršut maakt, gedroogde ham die bij ons beter bekend is als prosciutto: heerlijk. Na de lunch in de taverne zet de stoet Matra's koers over een prachtige route die ons onder andere door het oude plaatsje Krk leidt naar Baška. De auto's geven geen krimp, maar de inzittenden zijn na deze rit wel toe aan wat verkoeling. Die is hier volop te vinden aan het strand en in het oude haventje.

Het is niet zo heel ver rijden naar de veerboot die ons naar het eiland Cres gaat brengen, en daarom kunnen we de volgende ochtend uitslapen. Na twee dagen in de opgevoerde Murena 2.2S, die graag volgas rijdt, zodat hij maximaal lucht en benzine kan ademen door zijn gorgelende 45-er Webers, stap ik nu in de 530LX. Die heeft een open targadak en dat maakt hem zeer geschikt als camera-auto ... en om een bruine kop te krijgen. In Valbiska staan er flink wat auto's te wachten voor de veerboot, maar die kan ze probleemloos herbergen. Hij beschikt zelfs nog over een onderdek, zo blijkt. Op Cres gaat het steil omhoog, via lange haarspeldbochten die mooie doorkijkjes bieden. Bovenaan gaan we linksaf, in zuidelijke richting. In het plaatsje Osor nemen we de brug en nu zijn we op Lošinj, een smal en langge-

rekt eiland, zodat je de zee nu eens aan de linker en dan weer aan de rechterkant ziet. Dit eiland staat bekend om zijn schone lucht en is van oudsher een kuuroord. Het toerisme is hier niet massaal en dat wil men graag zo houden. We naderen een prachtige baai en zien het plaatsje Mali Lošinj liggen, met even verderop ons hotel. Na een verkoelende duik rijden we 's avonds met een klein groepje naar het zuidelijkste punt van het eiland. De weg is smal, we komen onderweg loslopende paarden en schapen en een paar heftige haarspeldbochten tegen, maar het is zeer de moeite waard: de panorama's zijn prachtig en de zonsondergang is fenomenaal.

Voor de rit naar Rovinj in Istrië stap ik over in de Talbot-Matra Rancho X, in bruin metallic met bijpassend goudbruin interieur. De achteropbouw is van kunststof en is bijzonder ruim. Ik zit als een vorst op de achterbank, terecht heeft deze auto de bijnaam pausmobiel. Als je goed kijkt, zie je dat de motorkap en voorspatborden van de Rancho gewoon die van de Simca 1100 zijn. Het onderstel dus ook. Bij Matra hadden ze toch wel talent dat ze daar zo'n leuke auto met een hele nieuwe, frisse en stoere uitstraling van wisten te maken. Terugkijkend waren ze hun tijd ver vooruit met deze Rancho, want vandaag de dag hebben heel veel merken zo'n stoer uitgeruste pseudo-offroader in het gamma. Hij maakt dat typische, licht raspende Simca geluid. Echt zo'n geluid dat je vergeten was, maar dat als je het hoort onmiddellijk weer vertrouwd is. De Bagheera's met dezelfde motor klinken heel anders. Onder hun kunststof huid roestten de Bagheera en de Rancho overigens even hard. Intussen rijden alle Matra's nog steeds, maar er is wel wat gesleuteld. Eén van de Bagheera's had een nieuwe bobine nodig. Bij de Djet was er een bout van de voorwiellophanging losgelopen. Ook klapperen de remmen, die zijn met rubber bevestigd en dat wordt zacht door de hit-

INFO MATRA

Matra (Mécanique, Aviation et Traction) ontstond in 1941 als doorstart van een vliegtuigfabriek. Men richtte zich op vernieuwende technologieën, onder andere op het gebied van defensie, lucht- en ruimtevaart. Voor René Bonnet maakte men kunststof sportwagen carrosserieën. Midden jaren '60 wilde Matra zijn bekendheid vergroten en koos ervoor dat te doen in de autosport. De eerste stap was de overname van René Bonnet. De Matra racewagens presteerden goed, in 1969 werd Matra wereldkampioen Formule 1 en men won Le Mans drie keer op rij, van 1972 t/m 1974. Dat had zijn weerslag op de autoverkoop. Werden er van de Matra Bonnet Djet/Jet (met Renault techniek) tot 1968 zo'n 1500 stuks verkocht, van zijn opvolger de M530 met Ford V4 motor vlogen er 10.000 de showroom uit. Het echte succesnummer was de driezits Bagheera met Simca-techniek: daarvan werden er 47.500 gebouwd. Matra was innovatief, men ontwikkelde op Simca-basis onder andere een buggy, maar ook een multifunctionele stationcar, de Rancho. Voortbordurend op dit idee ontstond in 1980 de zevenzits Matra-Talbot P18, een prototype waar niemand bij PSA wat in zag. Renault had wel interesse, en na een aarzelendestart werd de Espace een enorm succes. Helaas betekende dit tevens het einde voor de Matra Murena. Renault dulde namelijk geen concurrentie voor de Alpine en Fuego. Zodoende werd de Murena-productie in 1984 na slechts vier jaar en meer dan 10.000 stuks stilgelegd. Tot en met 2002 werden er Espaces gemaakt bij Matra. Daarna rolden er nog 8500 Renault Avantimes van de band, maar sinds 2003 maakt Matra geen auto's meer. Sinds september 2004 wordt de merknaam Matra gebruikt voor elektrische voertuigen.



te (vandaag zo'n 35°C). Bij een Murena bleef de handrem hangen, terwijl de rode 2.2S op drie cilinders loopt. Onder de aanwezige deskundigen verschillen hierover de meningen van verkeerde (95 i.p.v. 98/100 octaan) benzine via een verstopte sproeier tot een kapotte bougie. In elk geval is het een goede aanleiding voor de nodige proefronden over de parkeerplaats van het hotel, met monteur in de kofferbak! Het blijkt uiteindelijk een benzinelek bij de choke van één van de Webers te zijn. Rovinj is zoals veel stadjes hier gebouwd op een heuvel. Op het hoogste punt staat de Sint-Eufemiakerk. Deze nederzetting gaat terug tot ver voor onze jaartelling en het centrum is zeer sfeervol met zijn labyrint van smalle steegjes met overal barretjes en restaurantjes.

De laatste dag van de Matra Kroatië Tour ben ik onderweg met Gerd in de Djet 5. Ik had een zenuwachtige en lawaaiige rit verwacht, maar het tegendeel is het geval. De opgevoerde Gordini motor heeft Gerd namelijk vervangen door een 1300 met minder piekvermogen en meer trekkracht. Daardoor hoeft je niet veel toeren te maken en evenmin veel te schakelen en/of koppelen. De bak vraagt om een rustige en nadrukkelijke hand, maar als je je daaraan houdt, is hij gemakkelijk in de omgang. De motor blijft koel ondanks een buitentemperatuur van 30 graden, volgens Gerd door de Matra-specifieke grote carterpan waardoor er ruim 5 liter olie aan boord is. Wijzelf blijven minder koel, maar een handdoek onder de motor/kofferklep zorgt voor enige luchtstroom. Onze eerste stop vandaag is Motovun, een stadje dat dateert uit de 14e eeuw. Via een zeer steile weg, met als finale een smalle stadspoort met een stijgingspercentage van zo'n 15%, mogen de Matra's parkeren op het centrale stadsplein. Het is een hele onderneming om de klim van 270 meter door de smalle (deels zelfs opgebroken) straatjes te maken, met één oververhitte motor en enkele rokende koppelingen als bijverschijnsel, maar als je een speciale ontheffing van het stads-



8 De M530 heeft een heel eigenzinnige vormgeving 9 De haven en het oude centrum van Rovinj 10 Testritje met de Murena 2.2S, diagnose vanuit de kofferbak



bestuur hebt, laat je je zo'n moment niet afnemen. De kleine Djet komt overigens probleemloos boven. Alleen met de breedte van de twee Renault Avantimes hadden de (toen nog Italiaanse) bouwmeesters in de 14e eeuw geen rekening gehouden. De route van vandaag eindigt met een hoogtepunt: Natuurpark Učka, waar we vanaf de berg Vojak (1401 meter, de hoogste berg op het schiereiland Istrië) een fantastisch uitzicht hebben. Op een heldere dag schijn je zelfs Wenen te kunnen zien. Een lange afdaling met weer van die fijne verkante haarspeldbochten brengt ons terug naar Opatija, de finishplaats van de Matra Kroatië Tour.

Concluderend kunnen we zeggen dat Kroatië een heerlijk land is om te rijden met je klassieker. Ga je in het voor- of naseizoen, dan is de temperatuur aangenaam, net als de tarieven van de accommodaties. Kijk voor meer informatie op de websites in het kader. |