





Blitz und grundlichkeit

Scusi... e profondità

Jeff Keustermans

Lange tijd vond ik dat rollend materiaal uit Duitsland moest komen. Deutsche Grundlichkeit über alles. Engelse en zeker Italiaanse auto's waren schitterend... van buiten, maar je diende er minstens twee van te kopen: eentje om mee te pronken, de andere om te laten herstellen. Daarom had je sowieso 50% korting als je een Porsche kocht. Eentje volstond. Gioacchino, our man in Italy, zonder wie ons huis er nooit zou staan, overtuigde me dat de Italianen minstens even degelijke vierwielers produceren, én veel mooier, vond hij. Hij was de conciërge, het manusje-van-alles en de onverwachte groenteverancier, zeg maar het toemaatje bij de vakantiewoning die we vele jaren na elkaar huurden.

Fiat

Met zijn biljartgroencremekleurige Fiat Panda tufte hij over de Umbrische heuvels. Hij sjouwde alles aan en af, en wanneer nodig gaf hij ons een lift met zijn luciferdoosje. Hij had gelijk toen hij zegde dat Ingrid, onze twee zonen en ikzelf er nog bij konden. Alhoewel de Panda ook in een 4x4 versie verkrijgbaar is (de kleinste 4x4 ter wereld), koos Gioacchino ervoor elke strada bianca met twee-wiel-aandrijving te lijf te gaan. Meer dan tien jaar met succes. Het gevaar schulde niet op de binnenbaantjes, wel op het asfalt.

Zijn Panda zou vandaag nog een van zijn twee favoriete vervoermiddelen zijn, indien het niet een beetje 'te nat' zou zijn geweest op die rampzalige dag in oktober, amper twee jaar geleden. Gioacchino en Gabriëlla, zijn echtgenote - beiden zijn intussen achter in de zestig/vooraaan in de zeventig - reden op de hoofd baan naar Amelia, het pre-Romeinse stadje in de buurt, toen een tegenligger uit de bocht vloog en de Panda met inhoud omver kegelde. Het blokvormige autootje kwam op

zijn zij terecht en Gioacchino en zijn vrouw klauterden langs boven via de zijdeur uit hun benarde positie. Intussen was het hele dorp toegestroomd. Een ambulance zorgde voor het vervolg van de rit naar Amelia, doch richting ziekenhuis.

Toen ik enkele weken later het verhaal hoorde vroeg ik aan Gioacchino hoe het met hen ging. "Dat gaat intussen," antwoordde hij. "Gabriëlla revalideert nog een beetje, maar ik ben weer zo goed als vroeger." De Italiaanse degelijkheid had hen wonderwel beschermd. Een Italiaanse punaise is bij zijdelingse aanrijdingen even goed als een Duitse moderne tank, onthield ik. "Die tegenligger reed dan toch veel te snel, om zo hevig uit de bocht te vliegen?" vroeg ik. "Neen," antwoordde Gioacchino. "Hij reed niet te snel. De weg was nat omdat het regende, daarom vloog hij uit de bocht."

Ik besloot dat mijn integratieproces in Italië nog niet ten einde was. Ik diende nog verder te werken aan mijn Italiaanse oorzaak en gevolg oefeningen. Dit hele verhaal over de kleinste auto die Fiat toen produceerde (na de klassieke cinquecento) om duidelijk te maken dat ik in de loop der jaren mijn beeld bijstelde over Italiaanse auto's: niet alleen gingen ze erg lang mee, ze waren ook veilig en degelijk. Grundlichkeit bestaat ook in het Italiaans: Profondità!



Lamborghini

Jaren voordat hij zijn Panda verloor in het tragische ongeval veroorzaakt door regen (ik ben op goede weg wat de Italiaanse causaliteitsleer betreft) had Gioacchino me al een les over Italiaanse degelijkheid gegeven. Op een zaterdag tijdens ons eerste verblijf in de vakantiewoning, vroeg hij, nadat hij het gras rond het zwembad had afgereden, of het stoorde indien hij op zondag zou terugkomen, om ook het gras te maaien tussen de olijfbomen en om de pomp van het zwembad bij te stellen. "Ik kom dan met mijn Lamborghini," vulde hij aan. "Lamborghini?" "Ja, een grijze cabrio!" "Dat meen je niet?!" "Jawel, het is wel geen nieuwe meer. Hij gaat al heel lang mee. Italiaanse degelijkheid," lachte hij. "Een oldtimer?" "Nog niet, maar dat zal zeker komen," antwoordde hij zelfzeker. "Mag ik dan een toertje meedrijven?" vroeg ik. "Natuurlijk! Buona serata!"

Het was me wel al opgevallen dat Gioacchino zich soms assorti met zijn auto kleepte, maar dat hij zo'n autofanaat was had ik niet vermoed. En zo werd ik nog meer overtuigd dat Italianen niet alleen prachtige bolides produceren (ook bijzondere tweewielers trouwens, denk maar aan de Ducati), maar dat die ook nog eens degelijk en duurzaam zijn.

Grand Tour

Lamborghini vierde onlangs niet voor niets hun 50ste verjaardag met een Grand Tour van drie dagen. 350 Lamborghini's uit 29 landen trokken in een 4 kilometer lange optocht vanuit Milan door de Trebbiavallei naar Forte dei Marmi, om via Rome, Orvieto en Arezzo op de derde dag in Bologna aan te komen: 123 Gallardos, 36 Murciélagos, 21 Diablos, 17 Miuras... het kon niet op. Als je de rally gemist hebt, kan je je schade inhalen in het Lamborghini museum in Sant'Agata Bolognese, waar ook de fabriek staat, een beetje buiten Bologna. Tientallen originele auto's, modellen en foto's geven de bezoeker een compleet overzicht van de geschiedenis van de Raging Bull. En zo leer je ook hoe het allemaal is begonnen...





[foto onder: Eduardo Cicchetti / overige foto's: dank aan Lamborghini]



... namelijk met de cabrio van Gioacchino!

In de jaren zestig van de vorige eeuw, vond de rijke industrieel Ferruccio Lamborghini (°1916), die na de tweede wereldoorlog fortuin had gemaakt met air-conditioning-apparaten en landbouwtractoren, dat Enzo Ferrari er maar niets van bakte. Daarom begon hij met het ontwerpen en bouwen van zijn eigen luxe sportauto's. Zijn vrienden dachten dat hij gek was om te willen concurreren met Ferrari, maar zoals zijn eerdere ondernemingen werd ook deze een groot succes.



PRAKTISCH

Het Lamborghini Museum ligt aan de Via Modena 12, in Sant'Agata Bolognese.

Tickets kosten € 13, maar kinderen onder 12 kunnen gratis binnen.

Openingsuren: maandag tot vrijdag
10.00 - 12.30 en 13.30-17.00.

www.lamborghini.com/en/museum

Ferruccio begon aan zijn project in 1962 en reeds in mei 1963 richtte hij 'Automobili Ferruccio Lamborghini' op. Hij kocht hij een groot stuk grond 25 kilometer ten noorden van Bologna en 20 kilometer ten oosten van Modena, om een nieuwe en voor die tijd ultramoderne fabriek te bouwen. Volgens de legende had Ferruccio zijn kantoor vlakbij de productiehal en stak hij geregeld de handen uit de mouwen om zelf technische problemen op te lossen. In 1964 werd de 350 GT geboren, waarvan er 120 werden gebouwd, al snel gevolgd door de 400 GT met een vier-liter motor en de eerste door Lamborghini ontwikkelde versnellingsbak. Vanaf dan werd het alleen maar meer en sneller...

Maar tot op de dag van vandaag bouwt de firma Lamborghini ook landbouwtractoren:
www.lamborghini-tractors.com ♦

