

# Torino,

Oude liefde roest niet. Dus is de trip naar Turijn bij voorbaat een genoegen om naar uit te zien. Nota bene met een Fiat Stilo Abarth, het model waarin het complete Turijnse autoverleden heet te zijn samengepakt. Dat Turijn niet langer wordt geregeerd door Fiat-mensen en dito auto's, deert niet. De autocultuur van de stad is misschien aan het vervagen, maar dat maakt de Noord-Italiaanse leefomgeving niet minder aantrekkelijk. Een reportage over puur automobilisme en delicate wijnen, maar ook over gesloten automusea en vergane autoglorie.

TEKST WIM OUDE WEERNINK FOTOGRAFIE MARINA BLOCK





# mi amore

**O**P ZOEK NAAR DE WORTELS van wat Fiat groot maakte, zo luidde het thema. Dus nog voor het uitladen van de koffers in het rustige Albergo Crimea, aan de chique noordkant van Turijn, kon ik het niet laten om met de Stilo Abarth de Corso Marche op te zoeken. Tot de overname van zijn bedrijf in de vroege jaren '70 regeerde hier de uit Oostenrijk afkomstige Carlo Abarth, sinds de vroege jaren '50 beter bekend als Fiats pk-tovenaar. Daarna was het Fiats rallycentrum, tot de Lancia Delta Integrale in 1992 de laatste van zes onvergetelijke wereldtitels veroverde. De brede Corso Francia, waarvan de Corso Marche een zijstraat is, is één grote bouwput, voor de metro die in 2006 het Turijnse wegverkeer tijdens de Olympische winterspelen moet ontlasten. Het aanzicht van het ooit zo smetteloze Abarth-pand, waar onze vroegere heldencoureurs Toine Hezemans, Ed Swart en wijlen

Ab Goedemans in de jaren '60 als favoriete fabrieksrijders van de grote Carlo kind aan huis waren, stemt door de werkzaamheden extra treurig. Nu vind je er een handelaar in tweedehands auto's, een computerwinkel en veel schots en scheef geparkeerde auto's. Zou dit weerzien met de stad waar ik in 1970 voor het eerst kwam – en toen nota bene als passagier meereed in de Lancia Aurelia die ooit de legendarische Fausto Coppi toebehoorde – geen deceptie worden?

**HET WAS ZOALS GEZEGD** niet mijn eerste bezoek aan Turijn en de veranderingen die er in dertig jaar plaatsvonden rolden in de loop der jaren evolutionair voorbij. De weg ernaartoe blijft een bijzonder automobilistisch genoegen. Turijn ligt op zo'n 1100 kilometer van Nederland, een afstand die in een dag goed te overbruggen is. Omdat de stad ligt ingeklemd tus-

sen de Franse en Zwitserse Alpen, kun je maar via enkele routes binnenrijden. Vanuit het zuidwesten gaat dat via Menton (Frankrijk), de angstig smalle Tende-tunnel en Cuneo; komend vanuit het westen rijd je over de Mont Cenis (al bijna een eeuw de favoriete route van testrijders van Lancia en Fiat) of door de Fréjus-tunnel. Het traject door de Mont Blanc-tunnel roept na dat vreselijke ongeluk in 1999 gemengde gevoelens op en via Milaan naar Turijn, dat doe je gewoonweg niet, net zoals een Rotterdammer Amsterdam het liefst links laat liggen. Nee, vanuit Nederland linea recta naar het zuiden rijden, door Zwitserland en over de St. Bernardpas, is de mooiste proloog op weg naar Turijn. In 58 voor Christus deed Julius Caesar het ook al met zijn legioenen, maar dan vanaf de andere kant. Over de Duitse Autobahn rijd je Zwitserland bij Basel binnen en ga je via Bern en de A12 door naar Vevey, aan het meer van Genève, dat







Lingotto is het symbool van Fiat's scheppingsdrang de laatste 100 jaar. Vroeger reden de auto's op de testbaan op het fabrieksdak (rechts), tegenwoordig is het een fantasievol gerestaureerd complex met een multifunctionele bestemming. Onder: Turijn is mooier dan vooroordelen doen geloven, met fraaie bruggen over de Po en binnenplaatsen waar de tijd stilstond.

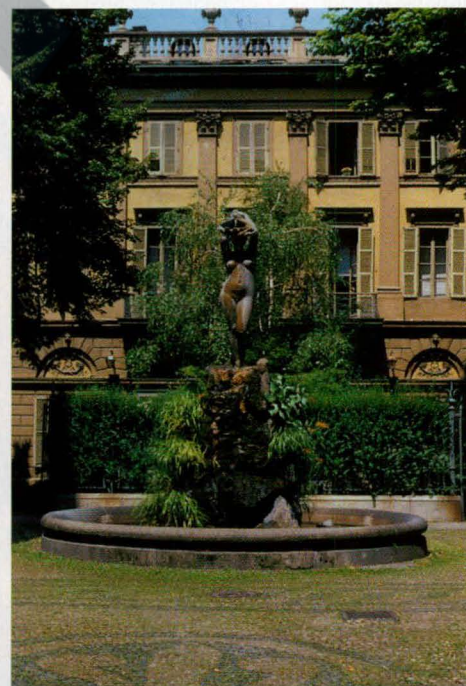


zich als een weids panorama voor je opent. Hier begint het rijfeest, met nog een stukje snelweg naar Martigny. Zo'n Stilo Abarth is een heerlijke autobaan-stayer: 160 of 200, het maakt niet uit. De koersvastheid en remmen zijn prima, het verbruik valt nog mee.

**STADJES AAN DE VOET** van een bergpas lijken je altijd te waarschuwen voor gevaar (vroeger) of autoavontuur (nog steeds), want boven de huizen verrijzen uitdagende bergtoppen. Vanuit Martigny is de aanloop naar de grote St. Bernard-tunnel of gelijknamige bergpas de laatste decennia wat gemoderniseerd, maar het is nog altijd een heerlijke route. De noodzaak tot sneeuwvrij houden is sinds de opening in 1964 van de acht kilometer lange tunnel niet zo groot meer, dus kun je de pas slechts van juni tot eind september berijden. Laat die kans niet voorbij gaan, want het is de koningin onder de Alpenpassen. Verkeer is er schaars, het traject en uitzicht zijn van een adembenemende schoonheid en je moet er zelfs bij beschaafde snelheden behoorlijk sturen. Met het vouwdak helemaal open (en liefst ook de

ramen) galmt de vijfcilinder Stilo uit volle borst tegen de keiharde rotswanden. De handmatige schakeling van de Selespeed transmissie is geen partij voor zulke omstandigheden: te traag, te onvoorspelbaar qua schakelmomenten, maar soms ook weer zo snel bij het terugschakelen dat de tweede versnelling kraakt. Na de tropische warmte in Martigny is het boven verkwikkend koel: 16 graden. De afdaling aan de zuidkant biedt een totaal andere blik op de Alpen, met lange, zonbeschenen stukken weg gevolgd door messcherpe haarspeldbochten. Ik word bijna sentimenteel als ik denk aan de bergklim Aosta-San Bernardino, die hier in de jaren '50 werd verreden. Met een Ferrari Mondial, een Maserati A6GCS of een Lancia D24 Carrera (zoals die waarmee Eugenio Castelotti hier in 1954 zegevierde) werd hier naar boven geracet; dat waren nog eens tijden. Het is nog maar een klein anderhalf uur rijden alvorens we via het Aosta-dal een broeierig Turijn binnenrijden.

**GEEN STAD IS** zo verbonden aan een auto-merk (en andersom) als Turijn. Dat ligt historisch en onveranderbaar opgesloten in de naam







In alles bespeur je de autocultuur, al is die wat vervaagd.

Boven: Autotransporters in de buurt van de Mirafiori-fabriek.

Linksboven: De vertwijfelde ontwerper Tom Tjaarda voor het verlaten en vervallen pand van Carrozzeria Ghia.

Linksonder: De Fiat 600 is een zeldzame verschijning geworden in het straatbeeld. Onder: Tateo Uchida, die Turijnse designkennis toepast op Japanse automerken.



FIAT: *Fabbrica Italiana Automobili Torino*. Maar de geschiedenis van de auto heeft in deze tot voor kort redelijk introverte stad een veel bredere basis en grijpt veel dieper in het algehele Italiaanse industriële verleden. Was Milaan de handelsstad, Turijn had een meer ambachtelijke cultuur, onder andere van beelden- en klokkengieters en rijtuigbouwers. Geen wonder dat na de oprichting van Fiat in 1899 nog zoveel andere pioniers hier hun geluk beproefden: Itala, Spa, Ceirano en natuurlijk Lancia. Honderd jaar geleden telde de stad ruim dertig automerken. Ze begonnen in het stadsdeel rechts van de Corso Vittorio Emanuele, vlakbij de rivier de Po, in het zichtveld van het koninklijke Parco Valentino, waar vijftig jaar geleden nog wel eens een Grand Prix werd verreden. Aan de Via Ormea, de Via Madama Cristina, daar stonden de eerste Turijnse autofabriekjes. En natuurlijk de Corso Dante, het eerste grote Fiat-bolwerk. Al meer dan zeventig jaar geleden verhuisde de Fiat-productie naar het imposante Lingotto-complex, maar het pand en de gevel staan er nog, ongeschonden en keurig gerestaureerd. Binnen is het Centro Storico Fiat gevestigd – met archief en auto's –, dat helaas niet voor het publiek toegankelijk is.

Het valt op hoe weinig Fiats 500 en 600 je nog ziet rondrijden



Tussen deze twee beelden zit 90 jaar. Boven het oorspronkelijke Fiat-bolwerk aan de Corso Dante, daaronder dezelfde, nog altijd ongeschonden gevel, waarachter nu Fiats Centro Storico huist.





De onveranderde sfeer in en om Turijn. Links: Fiat 508 Balilla in 1933 voor bloemenwinkel. Rechts: Café en terras aan de Piazza San Carlo. Onder: Fiat Stilo Abarth in 2003 voor Barolo's beroemdste wijnhuis.

**IN HET NABIJGELEGEN** 'Torino Espozione' heb je ook niets meer te zoeken, terwijl dat toch ook autohistorische grond is. In de jaren '50, '60 en '70 vond daar de Turijnse autosalon plaats, wereldberoemd om de tientallen stands van de kleine *carrozzerie* die er jaarlijks hun modieuze meesterwerkjes op basis van Fiat, Ferrari, Lancia of Alfa Romeo tentoonstelden. Moretti, (Pietro) Frua, Viotti, Balbo, Ghia, (Alfredo) Vignale en Michelotti: ze zijn er niet meer. Tom Tjaarda, die in de jaren '60 bij Ghia zijn mooiste werk leverde, is er triest onder. „Kijk nou toch eens, wat een desolate toestand hier”, verzucht de Amerikaan van Nederlandse komaf, die zich sinds 1959 in Turijn creatief uitleeft. „Ford heeft de deur gewoon dichtgedaan, over en uit. Maar hier heb ik wel de eerste Ford Fiesta getekend, en de De Tomaso Pantera.” Hij

wordt er niet vrolijk van wanneer we hem fotograferen voor het vervallen Ghia-pand aan de Via Agostino da Montefeltro. De grote carrossiers Pininfarina en Bertone overleefden, maar verhuisden naar omvangrijke complexen in respectievelijk Cambiano en Caprie, buiten de stad. Ze doen goede zaken als designconsulenten voor de internationale auto-industrie, maar zijn er nog niet zo zeker van dat ze hun eigen productiefaciliteiten draaiende kunnen houden. Rond het uit 1919 daterende carrosseriebedrijf Stola is het de laatste tijd erg stil. Sinds het overlijden van een van de familieleden lijkt de zaak stukje bij beetje te worden opgesplitst. Een paar voormalige Fiat-managers schijnen er nu wat geld in te pompen. „Veel van die ontwikkelingen hebben te maken met de slechte conditie waarin Fiat verkeert”, verzucht Tjaarda. „We waren in het verleden misschien ook te afhankelijk van ze.”

Tateo Uchida, voorheen ontwerper bij wijlen Edgardo Michelotti, maar nu zelfstandig



Maurizio en Suzanna Bossi hebben de zeldzaamste schaalmodellen van Italiaanse auto's in hun shop.

ste Wereldoorlog gebouwde complex aan de Via Nizza. Agnelli had er alle faciliteiten verenigd, inclusief de beroemde testbaan op het dak. In 1984 werd daar de laatste auto (de Lancia Delta) geassembleerd. Daarna raakte het verder in verval, tot de Italianen er een nieuwe bestemming

## De grote carrossiers Pininfarina en Bertone overleefden, maar verhuisden buiten de stad

designconsulent, is wat optimistischer. Hij werkt onder andere voor Japanse autofirma's en Turijnse specialisten bij het bouwen van prototypen. „De knowhow is er en die moet behouden blijven. Buitenlandse fabrikanten weten dat en blijven daarom wel naar Turijn komen”, aldus de Japanner, die al veertig jaar in Turijn woont en werkt.

**„ITALIANEN MISSEN DE CULTUUR** om het verleden te conserveren”, zei laatst Lorenzo Ramaciotti, creatief directeur van Pininfarina. „Ze laten iets vervallen tot het bijna instort, en dan hebben ze ineens een nieuw idee.” Een goed voorbeeld van die stelling is Lingotto, het door Giovanni Agnelli senior kort na de Eer-

voor vonden. Nu is het gerestaureerd en echt uniek getransformeerd tot een multifunctioneel conferentie- en expositiecentrum. De testbaan is nog intact, maar alleen toegankelijk bij speciale gelegenheden. Binnen zijn een hotel, shops en een kunstcollectie van de familie Agnelli ondergebracht. Het is een beetje stil geworden in die buurt. Maar als de Olympische Spelen in 2006 worden geopend, moet de hele omgeving van Lingotto zijn getransformeerd. Op de plaats van het naast Lingotto gelegen fabriekscomplex van Fiat Aviazione zal een hotel verrijzen, het nu nog vervallen Italia '61-terrein (ingericht voor het eeuwfeest van de Italiaanse eenwording in 1961) wordt het zenuwcentrum van de spelen. Niet ver daarvandaan,







Links: Toen Abarth nog een merk was en geen typeaanduiding: een Abarth 2200 Spider Alemano (1962) voor de smetteloze fabriek aan de Corso Marche.  
Rechts: Tegenwoordig zie je hooguit een moderne Fiat Barchetta in het verkeer; de echte Turijnse raspaardjes zijn een zeldzaamheid.

aan de Corso Unità d'Italia, ligt overigens het Museo Automobile Biscaretti di Ruffia. Het is schitterend qua architectuur en omvat een unieke collectie Italiaanse auto's, maar er hangt een stoffige museumsfeer. Toch goed dat het er is, temeer daar de fraaie verzameling historische auto's van Lancia staat opgeslagen in de kelders onder de gerestaureerde opstallen van de voormalige Lancia-fabriek aan de Via Caraglio, hoek Via Vincenzo Lancia, en niet voor publiek toegankelijk is. Hetzelfde geldt voor de historische collecties van Pininfarina en Bertone. Met die wetenschap verandert je mening over Turijn. Is dit nog wel een echte autostad? Jawel, want de enorme Mirafiori-fabriek van Fiat is nog altijd het creatieve bolwerk van de Italiaanse auto-industrie, al wordt er weinig geproduceerd. De Stilo Abarth komt bijvoorbeeld uit het Zuid-Italiaanse Cassino. Maar het

valt op hoe weinig Fiats 500 en 600 je nog ziet rondrijden. Zelfs een Fiat 124 Spider of Lancia Fulvia Coupé, de laatste echte Turijnse raspaardjes, zijn zeldzame verschijningen. Alleen een Fiat Barchetta zie je nog wel eens rijden, zo ook Alfa Romeo's Spider of GTV, maar die komen uit Milaan...

**HELEMAAL ZONDER** autocultuur hoef je het als bezoeker niet te stellen. Kijk in een buitenwijk eens om de deur van een oude garage en de kans is groot dat iets moois – een Lancia Aurelia, een Fiat 1100 Spider, misschien zelfs een Stanguellini Formule Junior – je aanstaart. Want er wordt wat afgerestaureerd in Italië. Wanneer je die verscholen locaties niet kent, kan Enrico Barlaam je ze misschien verklappen. Hij drijft aan de Via Ceva 45 een onderdelenzaakje dat voor verzamelaars van historische

Fiats en Lancia's een ware snoepwinkel is. Wat hij niet in voorraad heeft, zoekt hij op of maakt hij nieuw. Meer geïnteresseerd in modelauto's? Maurizio Bossi en zijn zuster Suzanna zorgen wel dat je niet met lege handen hun met de meest zeldzame Italiaanse modelauto's gevulde winkeltje aan de Corso Garibaldi 244 in Venaria (voorstad van Turijn) verlaat. Gemakkelijk te vinden, eigenlijk om de hoek van het enorme voetbalstadion delle Alpi. Dat doe je het liefst in de namiddag, na half vier, want ook in Turijn gelden de mediterrane wetten van de siësta.

**EIGENLIJK BRENG JE** een dag in en om Turijn als volgt door. In de ochtend ga je de stad in voor een museumbezoekje. Het Egyptisch Museum, het Koninklijk Paleis of het Film-museum genieten internationale vermaardheid. Het voormalige jachtslot van Stupinigi







Rijgend over de stille en nog altijd adembenemend mooie St. Bernard-pas denk je met weemoed terug aan de heroïsche jaren '50, toen de bergklim Aosta-San Bernardino werd verreden. In 1954 won Eugenio Castelotti er met een Lancia Carrera D24.

## De inwoners van Turijn zijn rustige, innemende mensen, zeg maar de Groningers van Italië

(een paar kilometer verwijderd van de Mirafiori-fabriek) is slechts een van de vele lustoorden die de koningen van Savoye (Saboia in het Italiaans) hebben laten bouwen. Historie bepaalt het gezicht van Turijn, dat dertig jaar geleden nog de twijfelachtige reputatie van grauwe en sociaal onrustige industriestad genoot. Pas recentelijk leefde Turijn op als cultuurcentrum; de Olympische Winterspelen van 2006 zullen dat beslist helpen uitdragen. De inwoners van Turijn zelf zijn rustige, innemende mensen, zeg maar de Groningers van Italië: eerst afstandelijk, maar daarna vrienden voor het leven. Zo gedragen ze zich ook in het verkeer: minder hectisch dan in Milaan of Rome, maar wel met genoeg fantasie om het verkeer niet te laten vastlopen.

**EEN CAPPUCCINO** op een terrasje (je hoeft ze niet te zoeken, ze zijn er op elke straathoek) om even rustig in de laatste *Quattroruote* of *Auto Epoca* te bladeren, en dan een lichte lunch. Na half vier 's middags is het uitstekend (maar duur) winkelen in de chique Via Roma of Via Garibaldi. En voor het eten hoef je je 's avonds niet te haasten, want tegen de tijd dat in Nederland de keuken van een restaurant sluit, begint het in Italië pas vol te lopen. Daarna duurt de avond zolang de benen energie hebben en de obers bestellingen opnemen – doorgaans tot middernacht. Favoriete plekken? Piazza Vittorio Veneto, de Via Po en de Piazza San Carlo. Het Gran Café Torino is daar een attractie, alleen al vanwege het historische interieur.

**EEN ALTERNATIEF IS** de streek rond Turijn, waar de echte automobilist volop aan zijn trekken komt. In het noorden en westen liggen de bergen, aangenaam rustig zodra je de autostrada hebt verlaten. De Col de Lyss, ten westen van de stad, verbindt het bergachtige deel van de Valle d'Aosta met het zuidoosten, de heuvelachtige Langhe-streek. Rechtstreeks vanuit de

stad is die ook te bereiken door de autostrada naar Savona te nemen en na een kilometer of dertig af te buigen. De Langhe is eigenlijk het Toscane van het noorden, nog niet ontdekt door

Rijden in de Langhe-streek is een automobilistisch feest, waarbij de tijd lijkt te hebben stilgestaan. De panorama's roepen nostalgische gevoelens op. Rechts een Fiat 509 S in de jaren '20, onder de Stilo Abarth anno vandaag.

