



Op haar achttiende kocht ze een Cadillac Eldorado en het was slechts een kwestie van tijd voor Leontien van Brummelen haar carrière in de optiekwereld verruilde voor het bevelen van haar nagels met autotechniek. Ze ging meteen voor de hoogste moeilijkheidsgraad met oude Citroëns, maar besloot begin 2019 haar horizon te verbreden met Classic Paradise, een garage voor alle merken old- en youngtimers. Samen met compagnon Job Vreugdenhil stortte zich vol overgave op complexe puzzels en absurde technische verschijnselen, soms veroorzaakt door griezelige beunoplossingen. Kortom, stof genoeg tot schrijven.

BX met ochtendhumeur en horrorcarbureteur

De tijd dat je een BX op de kop tikte voor 150 euro en er gratis eentje bij kreeg als je daarna niet rap wegrende, ligt niet eens zo ver achter ons. Hij was bepaald niet geliefd, eerder verguisd, maar kan zich eindelijk op een groeiende schare fans verheugen die er bovendien zowaar wat voor over hebben.

Wat een verschil met pakweg tien jaar geleden: massaal werden ze opgereden door 'knakenrijders' of verstokte Citrofielen, die er (enige uitzonderingen daar gelaten) liever ook geen stuiver aan uitgaven. Heel veel exemplaren belandden op de sloop, of beter gezegd: in de shredder. Meestal brak dat moment al aan na een APK met wat afkeerpunten. Driehonderd euro aan kosten? Nee, dan koop ik net zo goed een andere. De toekomst van dit markante Gandini ontwerp zag er dus somber uit.

Sinds enige jaren is het tij echter duidelijk gekeerd. De opgereden auto's zijn verdwenen, maar steeds vaker duiken her en der goed bewaarde pareltjes op. Deze vuurrode BX 19 GT uit 1984 is daar een goed voorbeeld van. Voorzien van het prachtige dashboard, met de doldwaze bedieningssatellieten voor lampen, ruitenwissers en clignoteurs, bruingekleurd glas en luxe opties als elektrisch bedienbare voorruit en een boordcomputer. De eigenaar is een jonge enthousiasteling die de BX al tien jaar in bezit heeft. Zelf opgehaald bij de eerste eigenaar in Frankrijk. De auto staat nu alweer anderhalf jaar in de stalling omdat allerlei irritaties de boventoon begonnen te voeren. Beroerd starten staat met stip op één. Dit gaat met rookpluimen en gestotter. Bovendien moet de eigenaar hem de eerste vijf minuten als een soort Kimi Räikkönen met beide voeten tegelijk aan de praat houden, omdat de motor anders bij elk stoplicht uitvalt. Sowieso zit ook de distributieriem aan zijn termijn, gaat het remmen



'stuiterend' en is de eigenaar ook wel benieuwd hoe het na 124.000 km met de klepspelingsgesteld is. En dan meteen ook maar een APK, want die verloopt spoedig.

De BX 19 GT is voorzien van een fel motorblokje, dat brandstof krijgt toegediend via een Solex carbureteur. Die heeft een automatische choke, waarover op fora veel horrorverhalen

de ronde doen. Hierdoor laten we ons uiteraard niet afschrikken. De eigenaar wil alles graag origineel laten, dus liefst geen ombouwacties naar een handchoke. Gezien de nette staat van de auto verwachten we dat het gewoon op te lossen is, maar we besluiten als back-up een gloednieuw exemplaar mee te laten komen. Die worden volgens onze BX-onderdelenspecialist weer mondjesmaat gereproduceerd.



We beginnen met de basis: de ontsteking opfrissen met nieuwe bougies, verdeelkap, rotor en kabels. Ook checken we de klepspelings, die nog prima binnen de toleranties valt. De riem vervangen vergt wat doorzettingsvermogen want het zit allemaal nogal krap. De constructie van de riemspanner is bedacht door iemand die beslist een hekel aan monteurs had. We monteren meteen een nieuwe waterpomp en merken een gescheurde en reeds veelvuldig gekitte rechter stuurhuishoes op (afkeerpunt). Dus nog even doorbijten en die eveneens vervangen. De voorste remschijven zijn nog de originele. Ze hebben veel weg van een grammofoonplaat vol groeven. We laten nieuwe Brembo's aanrukken en uiteraard komen daar nieuwe remblokken tegenaan. Nu kunnen we eindelijk warmrijden en onze SUN-analyser aansluiten. De ontsteking blijkt prima op tijd te staan en alle bougies vonken gelijkwaardig. Het CO staat echter veel te arm afgesteld, dus dat zetten we op 1,50. We verdiepen ons in de autochoke en al snel blijkt dat de chokeklep bij koude motor prima sluit, maar dat de gasklep niet tegelijk iets opent, essentieel voor een mooie koude stationairloop. Na afstellen van deze gasklepstand blijft de auto de volgende ochtend na z'n koude start al veel beter lopen. Alleen nog met veel *bob-bob-bob* en rookpluimen uit de uitlaat. We bekijken de stand van de chokeklep en constateren dat deze de venturi volkomen afsluit. Dat is teveel, een handchoke zou je immers bij 20 graden ook maar half uittrekken. We stellen hem zo, dat er een kiertje open blijft. Na afkoelen opnieuw de koude start: tik-lopen, gelijkmatig en perfect op 1.200 toeren! Eenmaal op temperatuur is het helemaal een genot om mee te rijden; snel, soepel, een tikje excentriek en boven alles heel comfortabel. Kees Flodder had groot gelijk toen ze in 1986 al bewonderend uitriep: "Tjee, wat een te gekke wagen!"