



Vette Nagels

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 vernieuwde 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.



TECHNIEK

Broddelwerk aan een Biturbo

Soms heb je in een garage logés die ongenadig blijven plakken. Zoals deze Maserati 430 Biturbo uit 1988, met een werkbom boordevol punten die enorm veel denk- en vooral zoekwerk vergden. En eindeloos veel geduld. Nee, dan zijn de duistere krochten van het internet ineens zo eng niet meer.

De zwarte bolide rolt weliswaar binnen met een nog geldige APK, maar die lijkt afgekruid door Stevie Wonder met een kater. De auto staat op verdroogde banden, kampt met allerlei elektrische problemen en de motor loopt ongelofelijk beroerd. En het differentieel maakt veel herrie, een bekend Biturbo-fenomeen. De 225 pk sterke 2.8 liter V6, met dubbele turbo's dus, wil er flink op stampen, zodat revisie bij vrijwel elk cardan op een bepaald moment onvermijdelijk is. We beginnen met de spokende elektronica. In de auto is ooit een alarminstallatie met startonderbreker geknoeid. De wankel bedrading hiervan waart als een woekerend wortelstelsel door het dashboard en geeft een storingsgarantie van 100%. Met chirurgische precisie verwijderen we dus alle niet-originale bedrading. Een tijdrovend geduldklusje, waarbij de kunst is om er ondertussen voor te zorgen dat de auto nog start. Het beste gereedschap hierbij is informatie, maar aan het officiële werkplaatshandboek hebben we bitter weinig. Vele gegevens staan er niet in, of zoals later zou blijken: foutief. We volharden echter



en met de startonderbreker gedemonteerd, verdwijnt al ruim de helft van het lijstje storingen als sneeuw voor de zon.

DIRECT IN HET ROOD

Met het gereviseerde differentieel er weer onder en verse banden om de velgen kunnen

we proefrijden. Dat is bepaald geen feest. De motor verbrandt z'n toegediende benzine zó slecht, dat hij er voortdurend in lijkt te stikken. Stationair staat hij continu te 'zagen' (hoge toeren, lage toeren) en hij trekt bovendien geen worst van tafel. Tijd om onze pas aangeschafte SUN Gas Analyser tevoorschijn te trekken.

Deze youngtimer onder de apparaten meet verschillende stoffen in de uitlaatgassen. Werkelijk alle waarden en dan vooral die in het venstertje 'onverbrande deeltjes', slaan direct in het rood. De cilinders krijgen wellicht teveel benzine toegediend, maar een test wijst uit dat dat niet aan de injectoren ligt: die zijn oké. In één moeite door vervangen we de bougies en stellen we de kleppen, wat evenmin voor verbetering zorgt. Het moet in de afstelling zitten. Op en rond het gasklephuis bevindt zich een aantal stelschroeven, die onweerstaanbaar waren voor vele monteurs uit het verleden, inclusief goedbedoelende neven en buurmannen. Aan werkelijk alles is ongebreideld gedraaid. Aan ons nu de uitda-

ging te bepalen wat de standaardafstelling is. Pas dan kunnen we de motor correct afstellen.

MASERATI DARKWEB

Het garagehandboek hangt inmiddels op ons toilet, waar het zich opeens wél nuttig maakt. Op zoek naar informatie wenden we ons nu tot een bevriend specialist. Hij hakt al jaren met dit bijltje en na nachten zoeken op het 'Maserati Darkweb' vindt hij zowaar een bruikbare manual dat exact de werking beschrijft van het Weber-Marelli-injectiesysteem. Wat een vondst! Vele uren van studie, proberen, draaien, losmaken en doormeten volgen. Langzaam boeken we vooruitgang en begint de motor in positieve

zin te reageren, zeker na vervanging van een kapotte, elektronisch geregelde luchtklep die het stationair toerental helpt af te regelen. Onze SUN-testkast kan weer opgelucht ademen en de inmiddels fantastisch rijdende Maserati ook. Ons oordeel: ondanks zijn beruchte reputatie en de angst die iedereen ervoor heeft, is dit type auto in de basis helemaal niet zo slecht. Het is alleen betreurenswaardig dat vele exemplaren in verkeerde handen vallen, waarna er vervolgens als een dode wordt gerommeld zonder kennis, door mensen die totaal niet weten wat ze doen. Zo creëer je wel een hoofdpijndossier. Letterlijk zelfs, wanneer je te dicht bij de uitlaten gaat staan. ☹

