



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 vervuilde voor het bevekken 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.

Coming to Amerika making the Xantia great again

Dat waardevolle klassiekers en exotische sportwagens in tiptop conditie worden gehouden, zal niemand verbazen. Maar een Citroën Xantia van het eerste type... zagen we die niet voor het laatst massaal op grote achtladers staan, op weg naar het autodemontagebedrijf als gevolg van die vermaledijde sloopregeling? Eeuwig zonde. En onverstandig.

Mensen die destijds hun Xantia, ZX, Corolla, 306, Vento, Civic of iets anders oerbetrouwbaars uit de jaren 90 opruimden omdat die 1000 euro 'korting' op een gloednieuwe Blue Motion zo aantrekkelijk leek, hebben zich in mijn optiek danig vergist. Maar ik dwaal af. De kersverse eigenaar van deze spierwitte Xantia 2.0i uit 1993 is een Amerikaan. Een doorgewinterde Citroëf, reeds in bezit van diverse CX'en, DSsen en SMs. Hij bezoekt Nederland regelmatig maar wil graag een Xantia als daily driver voor in zijn thuisland. "Ik weet dat dit erg betrouwbare auto's zijn, daarom heb ik deze keuze ook gemaakt, maar wil je alles aanpakken dat je tegenkomt of waarvan je voorziet dat het eventueel stuk zou kunnen gaan?". Verstandig plan. Citroëns zijn sowieso een zeldzaamheid aan de andere kant van de Grote Plas en van hydropneumatische vering heeft daar nog nooit iemand gehoord, dus mocht hij stranden,



dan kan hij vermoedelijk nog beter bij NASA aankloppen dan bij een gemiddelde Midas vestiging. Dit exemplaar is niet voorzien van airconditioning, maar gelukkig ligt zijn nieuwe home in New Jersey aan de oostkust en daar wordt het zelden echt verzengend warm. Wel kan het er

druk zijn (files), omdat veel New Yorkers in de kustplaatsen hun vrije weekenden doorbrengen. De kwaliteit van de wegen laat te wensen over, dus een onberispelijke wielophanging en wegligging is een must. Kortom een grote klus. Zelfs Nederlandse Xantia-liefhebbers doen zelden een derge-

lijke diepte-investering in een auto die 750 euro waard is. Wat een inschattingsfout. De Xantia, wellicht de beste auto die Citroën ooit bouwde, oogt weliswaar stukken minder sexy dan de DS of CX, maar wat een comfort biedt hij en wat een betrouwbare blokjes zijn die 1.8 en 2.0. Om nog maar te zwijgen van de prima roestbestendigheid van het plaatwerk. 'Maar dat hydraulische systeem dan, dat raakt toch altijd incontinent?' Klopt, tijdens de vrijdagmiddagborrel en op de verjaardag van Ome Henk lekken Citroëns allemaal, maar dat zijn dan stevast slecht onderhouden exemplaren. Met ruim 12 jaar ervaring in hydropneumatisch geveerde voertuurs kan ik je verzekeren: lekkages komen door 3 oorzaken, te weten: ouderdom (uitgeharde rubberen retourlangen of hoezen, die daardoor scheuren), beunwerk (monteurs die leidingen tegen elkaar laten schuren of die klemmetjes 'vergeten' vast te zetten) of slechte conservering (nooit de bodem schoonspuiten, verzuimen de leidingen na te lopen en te behandelen). Het is iets meer werk allemaal, maar je krijgt er een zwevend tapijt voor terug. Aan mij de taak om deze Xantia gereed te maken voor zijn nieuwe leven als emigrant. Veel onderdelen zijn nog nieuw of zelfs origineel verkrijgbaar. De auto krijgt dus een verse distributieset, waterpomp, thermostaat, multiriem, keerringen, wielagers, fuseekogels, remslangen, remschijven en remblokken. Verder nieuwe bougies, bougiekabels en bobine. En omdat het rubber van de onderste motorsteun al aardig verzakt is, pers ik daar een nieuwe in. Alle filters en vloeistoffen ververs ik, inclusief grondige reiniging van het reservoir van de hydraulische vloeistof (LHM). Speciale aandacht is er uiteraard voor het veersysteem. De voorste veerbollen waren recent vervangen. Met een speciaal apparaat meet ik voor de zekerheid de interne stikstofdruk en die blijkt nog optimaal. Achter monteer ik nieuwe, een kleine moeite, aangezien ik aldaar ook de zogenoemde rubberen lezzakken vervang. Dit zijn balgen die de overvloedige LHM opvangen en weer terugvoeren naar het reservoir. Alle stalen hogedrukleidingen onder de auto kijk in na, ik reinig ze en behandel ze preventief. Aan de voorzijde heeft de Xantia hydraulische veerpoten, waarvan ik de rubberen retourleidingen vervang. Ze hebben immers al wat haarscheuren en PSA levert ze nog. Het eindresultaat is een Xantia in blakende staat met een perfecte wegligging. Op naar de Jersey Shore! 🍷

