

# en de Acadiane

## En wat hebben we hier?

Een gele Acadiane dus. Een van de ongeveer 7.500 die er in Nederland zijn verkocht. Zijn er nu nog een slordige honderd van actief in de bestanden van de RDW. Deze dappere vierwielers begon zijn leven dienstbaar in 1981, als besteller. Jo Fijen is de eigenaar. Hij kocht de Citroën van zijn zwager. Zwagerlief verburgerde de auto door montage van een extra bank. Ziedaar: De BB-10-LX werd de PZ-51-GV... Een transformatie tot luxe auto. In 1994 redde Jo de auto van de sloop. Voor -toen nog- f 350 kocht hij de edeleend in verband met een onbegrijpelijk, onoplosbaar remprobleem. Telkens na twee-, drie keer remmen stond de karaktervolle Diaan schrap en met gespreide poten. En een ezel krijg je dan nog wel eens op gang door hem op de achterflank te kloppen... Of een wortel voor te houden... Nadat de wagen een uurtje 'op de plaats rust' had gestaan, was er geen vuiltje meer aan de lucht... Totdat er weer een paar keer geremd was... Een geraadpleegde *echte* Citroën garagist vond de oplossing van het rare probleem. Doordat er gewone rem'olie' was gebruikt in plaats van de zo Citroën eigen groene LHM olie, kwam de hoofdremcilinder vast te zitten... Inmiddels staan er een trotse 99.600 kilometers op de teller en die zijn zonder noemenswaardige problemen gereden. De overleden drukgroep, daar

praten we gewoon niet over... In 1997 kreeg Jo's trots een nieuwe, maar origineel gekleurde gele laklaag. Nu rolt de keurige overlevende nog steeds op zijn originele chassis louter prettige kilometers. De Citroënspecialist die ooit het remvloeistoffenprobleem diagnosticeerde draagt zorg voor het onderhoud. En zij leefden nog lang en gelukkig... Om ledigheid op termijn te voorkomen staan er alweer twee projecten in de steigers: Er komt een Lomax -zie AMK 9/98- en er staat een 'glazenwassers-Acadiane' te wachten op reïncarnatie...

## Hoe rijdt dat nu?

En mag dat eigenlijk wel 'rijden' heten? Rondom zien Diaanachtigen er naar uit dat ze ruim bemeten kreukelzones hebben. Grofweg geschat zijn de knieën van de voorzittenden daar trouwens een wezenlijk bestanddeel van. Na het instappen blijft dat gevoel meer dan een beetje aanwezig. Er is best genoeg ruimte, maar de omkaderig van die ruimte doet er aluminiumfolie achtig aan. Starten doet de Aca als

alle eendachtigen. Je merkt in elk geval wanneer het torretje oppakt en aan de gang gaat. Het tweecilindertje in het ruime vooronder is akoestisch net zo aanwezig als de V12 in de gemiddelde Ferrari of Lambo. Pas op, we praten uitsluitend over de hoeveelheid van het geluid. Met de unieke trekdraai aan de plu valt het machien in zijn werk. Koppeling los. Voetje gas erbij... We rijden. We rijden op de manier waarop het in de zeventiger jaren gangbaar was. In de Auvergne of aan de boorden van de Middellandse zee. Dit is een goed, heel representatief exemplaar. Klassiekers zoals deze vol-

