



Let op de matjes



De man van de auto

Wie: Jo Fijen, tel (0413) 34 11 03, 48 Jaar jong
Manager in de zorgsector

Waarom een Diaantje?

De eerste auto -een VW Kever werd in 1973, tijdens de eerste voor ons bedachte oliecrisis te duur in het gebruik. Daarna was de weg vrij voor de aanschaf van louter Franse auto's. Dat gaat door tot op de dag van vandaag. Jo heeft nu een Xantia als dagelijks vervoer en de aanschaf van een grijze eend wordt een steeds duidelijker plan. Vooralnog is er overigens ook nog een Lomax in de maak.

Restauratie, reparaties en onderhoud

Allemaal in eigen beheer, maar in innige samenwerking met Chris de Haan van de lokale Citroëndealer Van Boxmeer in St. Oedenrode. Alle lof over die garage moet terecht zijn. Fotografe Sylvia meldt namelijk dat haar 13 jaar oude BX volgens vervaagde bestickering ook van Boxmeer afkomstig is. Oh ja, het spuitwerk is ook uitbesteed aan Van Boxmeer en de Citroën heeft binnen en buiten een hele nieuwe jas aangekregen.

Gebruik: Vierduizend recreatieve km. per jaar

De club

Citroën Dyane Vereniging Nederland.
Mark Schutte.
Dyane@worldonline.nl, www.dyane.nl
of gewoon 013-530.3313

wassen eendachtige in kuikenkleur zijn feitelijk alleen nog inzetbaar op secundaire -en tertiaire-wegen. Zelfs zo'n dappere Diaan behoort tegenwoordig duidelijk tot de scharreleenden. In de bochten krijgen de inzittenden het vrolijke idee om in te haken en mee te deinen. "Waarom hebben deze auto's zulke kleine handgrepen op de deuren?" "Omdat ze anders zoveel vonken trekken in de bochten". Dat werk. Maar wel met ijverige overtuiging... En waarom zou een auto eigenlijk sneller moeten zijn? Wanneer er een soort van geremd moet worden, dan wiebelt de Acadiane niet meer van links naar rechts, maar dan duikt het vehikel enthousiast in de voorveren. De kont gaat omhoog als bij een bedelblaffende pup die wil spelen met de slof van het baasje... Tot stilstand gekomen deint de Aca nog even rustig en kalmerend na. Dan pakt het blokje weer vrolijk loeiend op en staat de lokale politie voor jokers met hun verse radar gun. Bij dit soort vervoer schat je de snelheden aan de hand van een kalender. Maar zoiets van ongeveer bijna net over de zo goed als honderd, dat zit er wel in. Echte die-hards draaien vaak toch aanmerkelijke gemiddelden met hun eendachtigen. Bij het instappen hebben ze een rood waas voor de ogen. Starten doen ze nog op vrij gangbare manier. Daarna geldt voor de rest van de rit alleen de ijzeren 'pedal to the metal' wet. De ondraaglijke traagheid van het bestaan komt natuurlijk door het enkele gasfabriekje in het vooronder en het massale vliegwiel. Maar continu volgas geven helpt. Opschakelen doe je

louter boven de vijftienduizend toeren. Remmen doe je NOOIT. Omvallen is bochten is nog nooit gedocumenteerd. Ook niet bij glazenwasserseenden die vaak meer dan honderd kilo daklast torsten. Laten we wel wezen: veel Acadianes zijn gestorven onder genadeloze martelingen... Een reden te meer om de overlevenden te koesteren.

Mogelijk hebben sommige mensen nu het idee dat zo'n Acadiaantje maar twee keer niets op vier wielen is. Die mensen hebben de schik tussen de regels door gemist. Want laten we wel wezen: Een Jaguar E-type is eigenlijk net zo'n gedateerde vierwieler als deze Citroën. Bovendien verdient de zonder klagen zwoegende Acadiane, vanuit ons Nederlandse standpunt bezien, veel meer krediet dan de E-type die uitsluitend bedacht is om zonnige ledigheid te vullen. Dus nu even in koor: "Want ledigheid is des Duivels oorkussen". En daarom deugen alle kleine, dappere werkers zoals deze Acadiane met de kleur van een voorzichtig zonnetje door een stevige bewolking.

Afwijkingen van origineel

Er zitten heel dappere luchthoorns onder de bad-eend gele kap. Het origineel zit er ook nog en kan zo weer aangestekerd worden. Het ruitenwisserreservoir heeft nu een elektrisch pompje. Dat is gewoonweg een verbetering.

