

Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendeëi • Korperpad 25a • 3084 NB Rotterdam

't Eendeëi

SEPTEMBER 2012



uniek optreden!!
smartlappenkoor
UIT VOLLE BORSTEN
uit Vlaardingen



UITNODIGING!

DE EIMARKT!
KRAAMPJES
MUZIEK
CULINAIR
CASSER D'OEUF
DEMONSTRATIES
ONDERDELEN
MINIATUREN
KOFFERBAK-
VERKOOP
BARBECUE
EN VEEL MEER...



ZATERDAG
15 SEPTEMBER
2012

13.00-19.00

COLOFON

't Eendei' is een uitgave van Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendei • Werkplaats, magazijn/bar en postadres: Korperpad 25a 3084 NB Rotterdam, (Zuid)
 • gironummer 3746685 • Elke zaterdagmiddag open **Contactpersonen / bestuur:** Ab van Kapel van de Logt, voorzitter@eendeei.nl
 • Dick van Gessel eurobeheerder@eendeei.nl • Paul Otto cursussen@eendeei.nl • Hans van der Hoff magazijn@eendeei.nl
 • Rob vanKapel van de Logt, bar@eendeei.nl • Pieter Vogel pr@eendeei.nl • Cor Brok box@eendeei.nl • Jan Naezer secretaris@eendeei.nl
 • Jim van der Put redactie@eendeei.nl • Jet van den Berg, ledenadministratie@eendeei.nl

Het magazijn is iedere zaterdag open van 13.00 uur tot 17.00 uur en op deze uren ook bereikbaar op:
 06-28049050

ZATERDAG EIMARKT! 15 SEPTEMBER 2012 vanaf 13.00 uur

Bijzondere Eenden

Sportief

Culinair

Demonstraties

KROON
 PART

VOOR
 VERF

Henk van Lieshout, onze 'huis'-deskundige en hofleverancier voor alles wat met roestpreventie, restauratie, polyester en verf te maken heeft, demonstreert, adviseert en levert de allerbeste producten, waarmee je je Eend mooier dan nieuw maakt. **Een aanrader!**

www.kroonpart.nl

Kroonpart is gevestigd in Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer

Loterij
 met fraaie
 prijzen

Muziek

Op veler verzoek ook dit jaar
 weer een speciale
 Ei-markt-miniatuur
 2CV in
 gelimiteerde
 oplage.

Miniaturen

Kijk ook op
 de website:
 www.eendeei.nl

BURTON
 2CV PARTS

Onderdelen

Kinderactiviteiten

EN VEEL MEER!!

Ruim je zolder of je schuurtje op en maak jezelf en collega Eend-rijders blij! Extra Kofferbakverkoopmarkt tijdens de Ei-markt

Gedurende het hele jaar vinden er met groot succes (onder de bezielende leiding van Marcel de Valk) tweemaandelijks 'Kofferbakverkoop'-middagen plaats op het Korperpad. Ook tijdens de Ei-markt is iedereen van harte welkom zijn of haar Eend- en Citroën gelieerde spullen, te slijten. Je vindt er uniek Eend-spul.. en vaak voor een habbekrats!

Voor jou ook een aanleiding om bijvoorbeeld je eigen boekenkast eens op te schonen? (Wellicht levert dat nog iets meer op dan de Oud-papier-bak).
Of ben je juist al jaren op zoek naar die ontbrekende folder of dat garagehandboek uit 1958 voor je verzameling? We kunnen niks beloven, maar het zou zómaar kunnen dat je na afloop van de Ei-markt naar huis rijdt met dat originele grilletje, die miniatuur-eend of een strak spatbord. De markt start om 13.00 uur, dus wees er vroeg bij voor de beste plek!



Het stuurslot



C'est pas un problème

De eerste tekenen openbaarden zich bij een benzinepomp. Ik stapte uit, zette de motor af en vulde de tank van de 2CV. Afrekenen en nietsvermoedend stapte ik in. He, de sleutel wil niet draaien, vreemd. Een paar keer rukken aan het stuur mocht niet baten. Niet iedereen kan de charme van een klassieker waarderen dus in korte tijd begint de bestuurder achter mij zijn claxon te beroeren. Ik liep naar hem toe en legde uit dat er iets met het contactslot aan de hand is en gaf hem het advies de pomp naast ons te gebruiken; daar stond op dat moment niemand.

Ik stapte weer in, draaide aan het sleuteltje en de motor sloeg aan. Merkwaardig, zal aan mij hebben gelegen. Bij het volgende tankstation was er niets meer aan de hand. Wat ik niet in de gaten had was dat mijn contactslot langzaam defect ging, zeg maar aan het dementeren was. Tot wij een paar dagen later 's morgen weg wilden gaan. Wij zaten in de auto maar er was geen beweging in het slot te krijgen. Na heel lang proberen lukte het eindelijk het sleuteltje om te draaien en konden wij de wagen starten. Ik overdacht de situatie, het slot heeft drie standen, het stuurslot, de stand waarin het contact aangaat en de stand waarin de startmotor wordt geactiveerd. Ik besloot om de sleutel niet meer uit het slot te halen, per slot van rekening heb ik een apart stuurslot, en te zoeken naar een garage waar ik het probleem wat beter kon bekijken.

Na een dag door de Gard te hebben gereden, bij een stop wel de motor uitzetten maar niet de sleutel verwijderen kwamen wij zonder garage te hebben gevonden terug op de camping. En ja hoor, gewoon-tegetrouw zette ik de motor uit en trok jde sleutel uit het slot. Dat had ik dus niet moeten doen. Na een paar uur wrikken kwam er maar geen beweging in het slot. Wij wisten dat er in het dorp een rassleutelaar zat, Eric. Eric had een garage met allemaal oude auto's en heel veel onderdelen, daar moest ik iets

kunnen vinden. Maar ja, hoe kregen wij die auto daar.

Bij de receptie, of beter gezegd de bar, vroegen wij om het telefoonnummer van deze Eric. Wat het probleem was vroegen de mannen in de bar zich af. Na uitleg kregen wij te horen dat Eric DE oplossing voor dit soort problemen was. Wij kregen het telefoonnummer en liepen terug. "Ik probeer het nog één keer" zei ik tegen mijn vrouw, draaide aan de sleutel en soepel ging het stuurslot los en kon ik weer starten. "Laat die sleutel nu wel zitten" zei mijn vrouw.

Even later kwam één van de gasten die wij in de bar waren tegengekomen met een grote bus WS40 aangelopen. Hij was al aardig aangeschoten. "Kijk nou uit, laat hem alsjeblieft van die sleutel afblijven" probeerde mijn vrouw nog, maar met een triomfantelijk "oh, c'est pas grave, c' pas un problème" trok de man de sleutel uit het contactslot en spoot een flinke dosis WS40 in het slot. De man deed de sleutel terug, keek ons aan en het werd stil...., de sleutel wou geen kant meer op. Dan moet je heel hard aan het stuur trekken wist de man ons te vertellen en fanatiek voegde hij de daad bij het woord. Gelukkig konden wij hem daar snel vanaf houden. "Morgen, morgen los ik dit wel met Eric op" zei ik. Dat vond hij prima, sterker zelfs, in de overtuiging dat ons Frans niet toereikend zou hij mij wel even naar hem toe rijden en zelf uitleggen wat er aan de hand was. Dat wij hem hadden uitgelegd wat er aan de auto mankeerde was hij blijkbaar vergeten.

Het was een warme nacht en de volgende ochtend was ik vroeg op. Ik probeerde weer of ik het slot aan de praat kon krijgen en ja hoor, opeens, toen ik de sleutel een paar millimeter terugtrok kon de sleutel worden gedraaid.

Om 10 uur stond onze Franse vriend bij ons. Het liefst had hij zelf nog even geprobeerd of je werkelijk de sleutel kon bewegen,

maar op ons verzoek reden wij naar de garage van Eric.

"Nee" zei de vrouw " Nee, Eric is er niet, misschien aan het eind van de middag".

Aan het begin van het dorp stond nog een garage. Voor de garage stonden een DS en twee Eenden te koop. Dan daar maar naar toe. Wij legden het probleem weer uit en even later kwam een monteur kijken. Hij wierp een blik op het slot draaide zich om en kwam even later terug met een grote fles WS40.

"C'est pas un problème" hoorden wij hem zeggen waarop mijn vrouw hem vertelde dat hij, tenzij hij zeker wist dat hij het probleem zou lossen, niet aan de sleutel mocht komen. En dat moet je dus net niet tegen een Franse automonteur zeggen die net heeft aangekondigd dat dit voor hem geen probleem vormde. De sleutel ging er uit, de volgende lading WS40 er in en zo begon onze dag met een gezellig uitje op de parkeerplaats van een garagebedrijf. Het slot zat nu echt muurvast..

Met een grote hamer is het slot uiteindelijk losgetikt en konden wij weer rijden. Ondertussen hadden wij via de mail contact met het Ei gezocht. Van Hans (van het magazijn) kreeg ik het dringende advies zo snel mogelijk een garage te zoeken om het stuurslot te laten verwijderen. Uiteindelijk was het slot beschadigd en de kans dat het stuur tijdens het rijden zou blokkeren was niet ondenkbeeldig.

Wij wisten dat er 30 kilometer verderop een Doe Het Zelf garage zat, zeg maar de Franse variant van Martien Mooijman. Wij belden hem en legden het probleem voor. "Pas de problème" hoorden wij. Wij vreesden het ergste.

Toen wij bij de garage kwamen steeg ons vertrouwen. De garagehouder beaamde het verhaal van Hans. Een defect contactslot is één van de meest voorkomende oorzaken

Vast, hartstikke vast



van een ongeluk met de 2CV. Het slot kan spontaan terugschieten in het stuurslot en dat heb je echt een probleem. Hij legde uit hoe je stap voor stap het contactslot en het stuurslot kon verwijderen en dan straks toch verder te rijden. “Een nieuw slot kunnen jullie in Cassis bestellen” voegde hij er aan toe. Dankzij deze garage heb ik de zaak kunnen demonteren. Op het Ei plaatste ik een nieuw slot.

Hoe handel je nou in zo’n geval. Aan de linkerkant van het slot zit een plat plaatje, dat moet er af. Dat doe je met een beiteltje. Dat is het huis van de veer van het contactslot. Als die veer eenmaal los zit kan je verder. Je schroeft het contactslot los, dat doe je door de twee moeren die aan de ronde bevestigingshaak zit los te draaien. Dat is even verveld werk want het is krap. Daarna neem je een inbussleutel en draai je door de uitsparing in het huis van het contactslot de bouten van het stuurslot los. Het stuurslot is niets meer dan een ring met een uitsparing die om je stuurstang zit. Met een beiteltje scheid je het elektrisch deel van het mechanische gedeelte en dat plak je met tape aan je stuurkolom vast. Met een stukje zink (of in mijn geval met de sleutel van mijn bestelwagen, een Renault Kangoo kan je dan starten. Let dan wel op, de veer is verwijderd dus het mechanisme schiet niet uit zich zelf meer terug in de contactstand maar blijft je startmotor activeren. Handmatig even terugraaien dus want het kost je de startmotor.

Zijn dit soort problemen te voorkomen?

Nee, een A-type kan altijd kapot gaan. Gelukkig zijn er over de hele wereld mensen die je dan willen helpen. Onze Finse zustervereniging geeft om de 2 jaar een handige gids uit; Apua Help In die gids staan adressen en telefoonnummers van 2CV-rijders over de hele wereld die bereidt zijn je bij pech te helpen. Altijd handig om bij je te hebben dus. Hoe je aan dat boekje komt maar ook hoe je zelf je hulp via deze gids kunt aanbieden lees je op deze pagina.

Jan Naezer

“Een defect contactslot is één van de meest voorkomende oorzaken van een ongeluk met de 2CV”

APUA-HELP HET INTERNATIONALE 2CV WEGENHULP BOEKJE

Niets is vervelender dan pech onderweg. Voor de de rijders van alle A-typen geeft onze Finse zustervereniging sinds 1975 de 2CV Guild het 'International 2CV Road Service Booklet APUA-HELP' uit.

Het werd een wereldwijde lijst van 2CV vrienden en clubs - meer dan 1000 helpers van 35 landen in de laatste uitgave! De mensen, die 2CV vrienden willen helpen en ontmoeten, worden geacht dit te doen in de ware '2CV Spirit': De geleverde hulp berust op vrijwillige basis. Wij hopen, dat diegenen, die hulp nodig hebben, ook deze basis principes onderschrijven! Wie het APUA-HELP 2012-2014 (na februari 2012) boekje wil bestellen, kan dat via de Finse 2PK-club. De prijs is 5 euro, verzendingskosten inbegrepen. Om te betalen/bestellen, gebruik dan onze internationale Club-bankrekening:
Bank: Svenska Handelsbanken Ab
Adress: Handelsbanken Vaasa, Hovioikudenpuistikko 18, FI 65100 Vaasa, Finland
Naam begunstigde: Suomen 2CV-Kilta ry.
IBAN: FI3031313002817351
SWIFT: HANDFIHH



Je kan het boekje ook contant betalen door 5 euro (geen cheques) te zenden naar:
Finnish 2CV Guild
Noomi Saari
Venteläntie 12 as. 4
FI-08500 Lohja , Finland

Vergeet dan niet je volledig postadres door te geven als je betaald!

Wil je niet alleen bij pech hulp krijgen maar deze ook aanbieden neem dan contact op met
Indien je/je club meerdere exemplaren wil bestellen neem dan contact op met: fin2cv@2cv.fi

**Keep on Ducking
in a free world!**

De Box Over gereedschap en olie

Gewetensvraag

Je hebt de hele dag gesleuteld en bij thuiskomst zie je ineens een stuk gereedschap van 't Ei in je gereedschapskoffer of in je auto. Kan gebeuren natuurlijk. Maar wat nu te doen? Stuur een mailtje naar box@eendeei.nl en meld wanneer je 't weer terug komt brengen. Simpel toch?

Motorolie verversen? Remolie bijvullen? Werken aan bak of motor?

Dat mag dus absoluut niet buiten op het terrein en moet ALTIJD in de garagebox gebeuren. Daar hebben we een vloeistofdichte vloer, die makkelijk schoon te maken is, mocht je 'vloeistoffen' morsen.

Klaar met klussen?

Je bent zelf verantwoordelijk voor het afvoeren van de olie

Neem 't dus mee en geef 't af bij een milieupunt.



Casser d'oeuf



Het is een Frans kinderspelletje; met metalen ballen een ei proberen kapot te gooien voor dat de bal de grond heeft geraakt. Eigenlijk kinderlijk eenvoudig. Op en rondom de organisatie van de Eimarkt is het om twee redenen een zeer toepasselijk spel. De eerste reden is uiteraard de woordspeling met Ei. De tweede reden is dat er altijd wel wat fouten bij de organisatie van zo'n markt worden gemaakt. Wat is dan niet toepasselijker dan het Franse spreekwoord: On ne fait pas d'omelette sans casser des oeufs. (Waar gehakt wordt, vallen spaanders)

Waar het spelletje vandaan komt mag duidelijk zijn; van het ons allen bekende petanquespel.

Geen jeu de boules dus, Petanque is de Provençaalse variant van jeu de boules, hoewel beide termen vaak als synoniemen worden gebruikt. Jeu de boules omvat alle spellen die met metalen ballen worden gespeeld. Voor petanque is weinig nodig; wat ballen en een veldje. Het is eenvoudig van opzet, en de nadruk ligt op behendigheid in plaats van op fysieke kracht.

Een populaire verklaring van het woord pétanque is dat het afkomstig zou zijn van het Franse "pieds tanqués" dat "voeten samen" zou betekenen. Dit klopt niet aangezien het werkwoord "tanquer" (of het daarvan afgeleide adjectief "tanqué") geen Frans werkwoord is. Het woord komt van het Provençaals "pétanco", wat een samenstelling is van pé (voet) en tanco (stutpaal). De voeten worden dus zo geplaatst dat ze zo stevig staan als een stutpaal.

Geschiedenis

Anders dan wij denken komt het spel van oorsprong niet uit Frankrijk. Dit in tegenstelling tot het tennisspel wat van oorsprong wel een Frans spel is. Dat zie je nog terug in de puntentelling Nul wordt Love genoemd maar eigenlijk was het l'oeuf, het ronde ei wat voor de nul stond.

Terug naar de petanque.

Petanque werd zijn vroegste vorm reeds bij de oude Grieken gespeeld. Daar was het een krachtspel. De Romeinen hebben er later meer een behendigheidsspel van gemaakt ongeveer in de vorm zoals we het nu nog kennen. Ook in de middeleeuwen bleven petanque en andere balspelen erg populair, maar daarna verslapte de interesse ervoor met uitzondering van bepaalde streken zoals de Franse Provence.

Na de Tweede Wereldoorlog is het petanque begonnen aan een indrukwekkende opmars die eerst geheel Frankrijk overspoelde maar al spoedig ook andere Europese landen en zelfs daarbuiten. Een van de oorzaken van deze vernieuwde populariteit van het petanquespel moet ongetwijfeld gezocht worden in de promotie die het gehad heeft via het toerisme. De vele toeristen die met het petanque kennismaken in Frankrijk, de bakermat van dit spel, worden er blijkbaar zo door gegrepen dat ze het in hun eigen streken gaan importeren

Spelregels en techniek

Bij petanque is het de bedoeling om de metalen ballen zo dicht mogelijk bij een klein houten balletje (de but of cochonnet, het varkentje) te werpen of te rollen. De afstand van de cirkel van waaruit de spelers werpen tot de but kan variëren van 6 tot 10 meter. Het spel kan op elke ondergrond worden gespeeld, maar vaak wordt er gekozen voor een ondergrond van zand of (grof) grind. Petanque kan zowel individueel als in teamverband gespeeld worden, waarbij een team kan bestaan uit twee of drie spelers. Men noemt dit ook wel doublette en triplete. Individueel noemt men ook tête-à-tête. Als met drie spelers per team wordt gespeeld, heeft elke speler 2 ballen, terwijl elke speler bij doublette en tête-à-tête 3 ballen heeft. De metalen ballen ("boules") hebben een diameter tussen 70,5 en 80 millimeter, en een gewicht tussen 650 en 800 gram. De but ("Frans voor "het doel") heeft een diameter van 30 millimeter met een variatie van 1 mm. Het team dat de wedstrijd mag beginnen wordt bepaald door loting. Degene die de toss wint, trekt een cirkel met een diameter van 50 centimeter en gooit het but uit op een afstand tussen de 6 en 10 meter. Het team dat het but werpt, werpt ook de eerste boule en probeert deze zo dicht mogelijk bij het but te plaatsen. Daarbij moet er op gelet worden dat de voeten in de cirkel staan en zij niet van hun plaats mogen komen voordat de geworpen boule de grond heeft geraakt. Vervolgens mag de tegenpartij proberen een boule dichtbij het but te plaatsen (pointer), de bal van het andere team te verplaatsen (tirer of schieten) of het but te verplaatsen. Het team dat het dichtste bij het but ligt, speelt pas weer als de tegenstander beter ligt of geen boules meer heeft. In het laatste geval mag dat team proberen meer punten te scoren door boules dichtbij te brengen dan de beste van de tegenstander. Voor elke boule die een speler dicht heeft geplaatst dan de tegenpartij krijgt men een punt (max. 6 punten bij triplete en doublette). Dan is de ronde of mène voorbij. Het team dat heeft gescoord, trekt een cirkel op de



plaats waar het but lag en gooit hem opnieuw, waarna de volgende mène begint. Het spel eindigt als een team het eerste 13 punten heeft behaald.

Ons spelletje casser d'oeuf op de Eimarkt heeft haar eigen regels, uiteraard geheel in stijl in het Frans. Voor wie op de Eimarkt het spelletje wil komen spelen hebben wij het Règlement Officiel Casser d'Oeuf in de krant afgedrukt.

**FÉDÉRATION FRANÇAISE
DE PÉTANQUE, JEU PROVENÇAL
ET CASSER D'OEUF.**
12 Cours Joseph. Thierry,
13001 MARSEILLE

**RÈGLEMENT OFFICIEL
CASSER D'OEUF
RÈGLEMENT ADMINISTRATIF
et SPORTIF**

Article 1

Cassez d'oeuf est un jeu qui oppose:
- 1 joueur à une oeuf (deux boules)
Elle peut aussi metre en présence
- 2 joueurs à une oeuf (deux boules ensemble).

Article 2

Les boules doivent être en metal en doivent avoir un diamètre compris entre 7,05 cm (minimum) en 8 cm (maximum).

Article 3

Les oeufs doivent être des oeufs ordinaire.

Article 4

Le jeu se pratique sur le terrain du garage alternative l'Oeuf du canard, a Rotterdam.

Article 5

La distance contre le joueur et l'oeuf doit être 5 m. (minimum).

Article 6

Pour jouer le jeu on doit lancer les boules avec les pieds tanque.

Article 7

On gagne un jeu quand l'oeuf est casser par une boule sans toucher la terre.





Een betaalbare eend in de bijt

Een 2CV voor 250,-

“Een 2cv6 voor een normale prijs (€ 250,-). Nu zal je wel denken zit er niet een addertje onder het gras? Ja en nee, we stellen wel wat voorwaarden, een ervan is dat de koper een beginnende eend rijder moet zijn. De overige voorwaarden / mogelijkheden worden persoonlijk toegelicht. Is de eend dan heel slecht? Nou eigenlijk niet, het chassis en motor vragen aandacht. Als beginnende eend rijder krijg je van 't Eendeei daar hulp bij. De echte eendrijder zal je vertellen dat de koets eigenlijk altijd het meeste werk heeft, deze koets is bijna perfect, dure dingen zoals dakje en banden zijn helemaal oké. Waarom dan zo goedkoop? Wij van de vereniging 't Eendeei vinden de huidige prijs ontwikkelingen GEEN goede zaak. De 2CV is bedoeld geweest als goedkope auto voor de kleine beurs waarbij eigenaren zelf het onderhoud plegen. Met het onderhoud kunnen we helpen, en soms ook met de aanschaf zoals nu. Heb je interesse? Stuur een e-mail naar het bestuur van V.A.G. 't Eendeei. bestuur@eendeei.nl Liefhebbers voor dit project kunnen zich melden vóór 20 augustus. Uiteindelijk beslist het bestuur wie de gelukkige eigenaar mag worden!

P.s.: Handelaars en mensen die denken hier geld aan te kunnen verdienen kunnen beter verder gaan zoeken. Deze 2cv6 is van en voor de (aspirant) liefhebber!”

Met deze tekst op de website kondigde het Ei de verkoop van een 2CV6 aan. Geen gewone verkoop. Wij kochten de Eend van een oud lid, de wagen werd geschorst en op het terrein bij het Ei gezet. Voor het aankoopbedrag en de kosten van het schorsen wordt de Eend doorverkocht. Zoals in de advertentie te lezen is vinden wij dat de prijzen van Eenden, maar eigenlijk van alle A-types veel te hoog zijn. Zonder schroom worden deze auto's voor bedragen tussen de €15.000 en € 20.000 te koop aangeboden en gekocht. Voor auto's met de kwalificatie “dans son jus” (= beroerd en dus veel opknappen) worden prijzen tussen de € 1000,- en € 1500,- betaald. Het feit dat de auto's voor dit soort bedragen gekocht worden geeft te denken. Handelaars werden bij het project uitgesloten.

Heeft het Eendeei iets tegen de handel in Eenden? Nee dat zeker niet want zonder de handelaars en professionele garages zouden er nu aanzienlijk minder Eenden rijden. Maar bij de ontwikkelingen van de prijzen hebben wij onze kanttekeningen. Ook hebben wij onze kanttekeningen over de wijze waarop de prijzen van de auto's tot stand komen. “Een auto die je aan de

handel zou willen verkopen en een aantal deukjes en krassen heeft, daalt onmiddellijk in waarde omdat hij schade heeft. Diezelfde schade wordt, zelfs als de auto een origineel Nederlands kenteken heeft, bij verkoop omschreven als charmante, authentieke Franse gebruikssporen.”

Zelf mocht ik de handelswijze van een Brabantse Eendenboer een keer meemaken. Ik kocht bij hem voor veel te veel geld een 2CV die, zoals later bleek, voor een veel te hoog bedrag was getaxeerd. Toen de auto, die als gerestaureerd werd verkocht, toch meer gebreken dan alleen de charmante Franse gebruikssporen bleek te hebben was de handelaar bereid hem terug te kopen voor een bedrag minder dan de helft van de aankoopwaarde. De taxateur die de auto eerst voor een hoog bedrag had getaxeerd was bereid gevonden de auto nu voor het lagere bedrag te taxeren zodat wij een “objectief” oordeel hadden. Dit stukje illustreert hoe arbitrair de handel met zijn prijzen omgaat, “het is maar wat de gek er voor geeft”

Maar dit terzijde.

Naar aanleiding van de advertentie passeerden veel bloemlezingen de beeldschermen van bestuursleden. Verhalen over nieuwe liefdes die ontloken, soms met de hele historie van de oude liefde tot een simpel “Hoi, is hij er nog?” en dan maar uit het mailadres proberen op te maken hoe de afzender heette. Het mag duidelijk zijn dat de voorkeur uitging naar mensen die de auto op een zaterdag op het Ei zijn komen bekijken.

Bij het schrijven van dit stukje was nog niet bekend wie de nieuwe eigenaar zou worden maar als er straks een nieuwe eigenaar is dan hoop ik dat de Eend nog een mooi leven tegemoet gaat. Eén van de afspraken die wij maakten is dat de auto een bepaalde tijd in eigendom moet blijven. Wil de nieuwe eigenaar er van af dan wordt de auto aan het Eendeei terugverkocht. Op die manier blijft er altijd een goedkope Eend in de bijt.

Jan Naezer

Een deskundige 'jury' buigt zich nu over de meer dan 100 reacties. We verwachten dat er 20 kandidaten over blijven. Tijdens de Ei-markt gaan die namen in de 'hoge hoed' en wordt de 'winnaar' bekend gemaakt.



Henk en Linda: “Een pracht initiatief, hélemaal mee eens!”

De 16e ICCCR komt in augustus 2016 naar Nederland!



De Internationale Citroën Car Clubs Rally, kortweg ICCCR, is de grootste Citroën meeting, waar liefhebbers van over de hele wereld elkaar ontmoeten. Aan de ICCCR wordt deelgenomen met alle typen auto's die Citroën ooit heeft gemaakt. Dit vierdaagse evenement wordt elke vier jaar in een ander land georganiseerd en trekt tussen de 3 en 12 duizend Citroën liefhebbers (1.500 - 5.000 auto's) vanuit de hele wereld aan.

Tijdens de 15e ICCCR in Harrogate (Engeland) is Nederland door de ACI (Amicale Citroën Internationale) verkozen om de 16e editie in 2016 te organiseren. De ACI bestaat uit vertegenwoordigers van het Citroën clubleven over de hele wereld. Dit wordt de derde keer dat het evenement in Nederland plaats vindt. In 1981 was het in Breda en in 1989 in de Flevohof. Een meerderheid van de Nederlandse Citroën Clubs (er zijn er meer dan 30 in Nederland) is bereid hun jaarlijks evenement in 2016 met deze ICCCR te laten samenvallen zodat het Nederlandse Citroën clubleven een belangrijk deel van de attracties zal vormen. De locatie is nog niet gekozen, er zijn echter voldoende geschikte terreinen te vinden. Er staat het organiserende opstart team een hele uitdaging te wachten om nu een organisatie op poten te zetten en om het succes van de vorige editie in de Flevohof te evenaren.

Noteer vast in uw agenda: 11 t/m 14 augustus 2016: ICCCR in Nederland. Zie voor verdere informatie: www.icccr2016.nl

De Nederlandse opstart groep:
Michel Coenen, Hans Boblmeijer,
Lucas Unger, Rogier de Haan
en Willem Klein Lankhorst
info@icccr2016.nl



Het Eendenlied

In 1955 kwam het blad “het Lelijke Eendje” voor het eerst uit. Het blad was een uitgave van 2CV-club Nederland, kende een oplage van 10.000 exemplaren en verdween na 23 jaar in 1978. In één van de laatste nummers staat een artikel over het Eendenlied, een reclamesingle uit 1960 van Citroën. De tekst is van Annie M.G. Schmidt, en de muziek van Paul Chr. van Westerring. Het plaatje zal moeilijk te krijgen zijn maar You Tube biedt uitkomst, het lied vind je op www.youtube.com/watch?v=MVWmVWk6UuRE

Voor wie het mee wil zingen hieronder de tekst.

Wij hebben geen hond en
wij hebben geen kat
Wij zijn er te nauw voor
behuisd
Soms zeggen de mensen:
wat jammer is dat
Dan zeg ik: dat is het nou juist
Wij hebben een beestje dat buiten kan
slapen
Het kan tegen ijzel en kou
‘t Is net of dat diertje voor ons is geschapen
Zo vriendelijk is het en trouw



refrein:

Wij hebben een eendje dat woont bij ons in
Een lelijk klein eendje voor ‘t hele gezin
En altijd gaat dat eendje met ons mee
Naar ‘t bos en de hei en de zee.
Een buitenbeentje, maar aardig en vief
Ons lelijke eendje, lelijk maar lief
Wij hebben een eendje dat woont bij ons in
Een eendje voor het hele gezin

Hij is niet zo fraai als de poedel hiernaast
Wij hebben hem niet voor de show
En sommige burens die kijken verbaasd
Ze vinden het dier maar zozo
Zij zouden zich haast voor dat eendje generen
Wij trekken ons niets daarvan aan
Geen een ander dier zit zo goed in zijn veren
En kijk hem daar nou weer eens gaan

refrein

Hij hoeft praktisch nooit naar de dieren-arts toe
Hij eet bijna niets, is nooit ziek
Je kunt altijd op hem vertrouwen en hoe
Al is hij niet duur en niet sjiek
En ‘s zomers dan gaan wij samen landen ontdekken
Ver weg in een zonnig klimaat
Wij houden van vrijheid van reizen en trekken
En vrijheid is waar het om gaat

refrein



Het Eendei dankt haar bestaanrecht voor een groot deel aan de inzet van een groep vrijwilligers. Het merendeel van onze vrijwilligers zijn voor de leden zichtbaar; de vrijwilligers voor de bar, onze sleutelhulpen, de magazijnploeg en onze docenten.

Dit jaar stopten 2 vrijwilligers die niet zo in het oog liepen met een taak die zij jaren lang vervulden. Mensen die op de achtergrond hun, voor de vereniging onmisbare werk deden. Op de Algemene Leden Vergadering had ik deze mensen willen bedanken, helaas moest ik mij door omstandigheden afmelden.

De Eikrant is nu het uitgelezen medium om dat dankwoord alsnog te doen.

Jarenlang hield Arendje Thijssen de ledenadministratie van het Ei bij. Ze schreef de nieuwe leden in en zorgde voor een welkomstpakket. Wij, als bestuur kregen regelmatig een update van ons ledenbestand. De naamstickers die de Eikrant sieren werden door Arendje uitgedraaid en altijd was zij aanwezig als de nieuwe Eikrant uitkwam en

moest worden verzonden. Beladen met plastic tassen vol te verzenden Eikranten ging zij aan het eind van de middag naar de post toe. Na jaren de administratie te hebben gedaan droeg zij deze over aan Jet van de Berg

Achter de schermen was Jesper het best werd wel eens gegrapt. Jesper onderhield lange tijd de website van de vereniging, plaatste artikelen en voorzag iedereen van wachtwoorden. Veel tijd was hij kwijt aan het verwijderen van spam die bij de host op de server bleef staan. Als lid realiseer je je niet dat er 's avonds laat nog iemand aan de site zit te werken en het Flickraccount bijhoudt. Toen het Ei haar nieuwe website lanceerde was het voor Jesper het moment de wachtwoorden over te geven aan Paul Otto. Met regelmaat zien wij Jesper nu nog als medewerker magazijn en huisfotograaf op het Ei.

Namens alle leden wil ik Arendje en Jesper alsnog bedanken voor hun inzet voor de vereniging.

Ab van Kapel van de Logt, Voorzitter.

Les volontaires

Arendje en Jesper



Thomas Kafoe...

... uit Heinenoord kwam vorige week zaterdag langs op het Korperpad om foto's van Eenden te maken.

Hij bood ons aan dat we de foto's ook voor ons krantje mogen gebruiken. En dat laten we ons natuurlijk geen 2 keer zeggen! Ziehier een selectie:



Wil jij ook bijdragen leveren aan het Clubblad of de website?

Graag! Mail ons: redactie@eendei.nl



Verplicht in Frankrijk

"Vanaf 1 oktober is het in Frankrijk verplicht 2 alcoholtests en voor ieder inzittende een lichtgevend hesje in de auto te hebben"



Met de test kunnen bestuurders nagaan of hun alcoholpromillage niet te hoog is om achter het stuur te gaan zitten. Het gebruik van de blaastest is niet verplicht.

Met de verplichte alcoholtest wil de Franse overheid het aantal verkeersslachtoffers terugdringen. Bijna één op de vijf dodelijke verkeersongelukken is het gevolg van overmatig alcoholgebruik. Dat cijfer is de laatste tien jaar continu gestegen. De zaak is in Frankrijk een hot item, omdat ook daar niet aan de vraag kan worden voldaan.



De Franse politie belooft in het begin vooral te waarschuwen. Als iemand de test niet in de auto heeft, krijgt hij of zij in principe slechts een waarschuwing. Vanaf 1 november wordt er strenger gehandhaafd. De boete is met 11 euro overigens bescheiden.

Franse verzekeraars wijzen automobilisten erop om altijd twee testen mee te nemen. Wie er maar één meeneemt en onderweg gebruikt, rijdt daarna zonder rond en is dus in overtreding. De test is in Nederland voor gemiddeld 3 tot 3,50 euro te koop hij onder meer de ANWB,

Gelezen op Marktplaats:

"Hierbij bied ik mijn Ami 8 te koop aan. De reden is dat ik te dik geworden ben, ik pas er niet meer in".



de KNAC en de Bovag. In Frankrijk zijn ze in principe overal te koop, van supermarkten tot drogisterijen. Kopers moeten letten op een Europees keurmerk, maar vooral ook op het verplichte Franse keurmerk 'NF'. In Nederland bedraagt de prijs gemiddeld 3 tot 3,50 Euro, in Frankrijk bij drogisterijen en de grotere tankstations voor gemiddeld 1,50.

Het hesje was, net als de brandblusser in België, al jaren verplicht

Lassen

In november 2012 wordt het lasapparaat gereviseerd en kan er dus niet worden gelast! Hou hier rekening mee met een eventuele boxreservering!!



4 deuren



Franse oldtimers hebben altijd 4 deuren, m.u.v. uiteraard de bestelwagens. Die 4 deuren komen voort uit een oude Franse wet die vlak na de 1e Wereldoorlog van kracht werd. Als het leger een auto moest vorderen dan moesten er zowel voor als achterin zo snel mogelijk soldaten in kunnen plaatsnemen. Zodoende hebben zelfs de kleinste Franse auto's 4 deuren. De wet is in de jaren 50 afgeschaft.



Een kapotte dynamo in Catalonië

Na een winter hard, maar met veel plezier aan de restauratie van onze AK 350 gewerkt te hebben, gingen we trots op vakantie. De plannen varieerden nogal van Frankrijk naar Zwitserland om uiteindelijk te kiezen voor Spanje, te beginnen in Olot, in Catalonië. Voordat we vertrokken wilde ik nog even controleren of de dynamo wel goed was, want dat oplichtende laadstroomlampje vond ik eigenlijk maar niks. Na meting bleek deze prima te werken dus: met vol vertrouwen op reis. Tijdens het starten na de eerste overnachting kwam er een vervelend huilend geluid uit de dynamo. We besloten om door te rijden naar onze bestemming om daar te bedenken wat we het beste konden doen.

Misschien laat ik door 't Eendeeï een dynamo opsturen en sleutel ik deze zelf op de AK, op de camping. Maar, dat Eendrijders elkaar helpen, bleek ook in Spanje zo te zijn! Op een ochtend in Olot kwamen we een Spaanse Eendrijder tegen, Joseph genaamd. Hij stopte en begon enthousiast te vertellen over zijn Eend. Ook informeerde hij naar onze besteleend. Na een paar minuten was de rij met auto's achter ons wel wat lang en namen we afscheid.

Na een heerlijke dag kwamen we terug op de camping. Na vijf minuten stond Joseph met zijn gezin bij onze tent. Hij vertelde dat zijn schoonvader dicht bij de camping woont en hij zat met zijn vrouw en kinderen bij het



zwembad van de camping. Na wat vrolijk gepraat over de Eenden, *Joseph vertaalde van het Engels naar het Catalaans voor zijn gezin*, gaf hij mij zijn telefoonnummer met de mededeling om hem vooral te bellen als we problemen hadden. Hij zou voor ons kunnen vertalen enzovoorts.

Ik vertelde hem daarop over de dynamo; hij stelde voor om een vriend van hem in te schakelen. Deze man, Marc, heeft een garagebedrijf en was voorzitter van de regionale oldtimerclub geweest, hij pleegde ook onderhoud aan oldtimers. De volgende dag werden we gebeld door Joseph of we naar de benzinepomp kwamen; hij zou ons daar oppikken om naar het garagebedrijf van Marc te gaan. Na een rondleiding door het bedrijf en een onderzoek aan de dynamo werd de diagnose gesteld: lager vervangen, spoel doormeten en eventueel opnieuw laten omwikkelen.

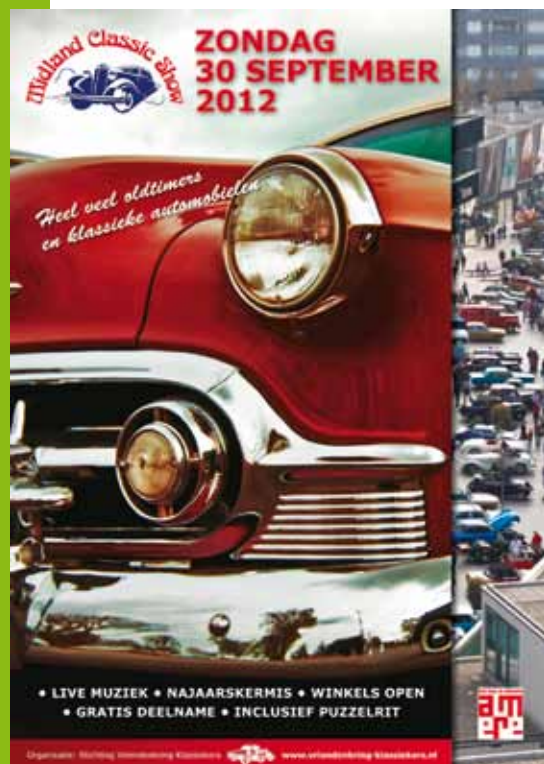
Twee dagen later werd onze AK gerepareerd en wel, op de camping afgeleverd door de vader van Marc. Hij combineerde erg goed met de 350, hij had vroeger ook zo'n auto gehad en er 2.000.000 km mee gereden. Hij vertelde dat er een nieuw lager was geplaatst en dat was de oplossing van het probleem. Helemaal GEWELDIG!

De rest van de vakantie hebben we probleemloos rondgereden en na in totaal 3800 km waren we weer thuis. Zo zie je maar dat Eendrijders elkaar helpen, ook internationaal.

Met dank aan Joseph en Marc, Groet, Peter van Steenpaal.



Blijft leuk... Spitten in ons historisch archief. Hieronder een uitnodiging van onze vereniging en een krantenknipsel van een 'Verdraagzaamheidsrit' door Nederland (1977)



www.vriendenkring-klassiekers.nl

De Cursussen

2012: Een topjaar voor het groeiend aantal cursussen 2CV-technologie.

De aanmeldingen voor cursusjaar 2013 stromen nú al binnen!

Dus geef u bijtijds op! Kijk op www.eendeel.nl voor het brede aanbod



**De cursussen van
't Eendeëi draaien
op volle toeren.
Bomvol én iedereen
is dol-enthousiast.**

**Roel deed de cursus
versnellingsbak.
We vroegen hem
naar z'n ervaringen:**

Roel: "Uiteindelijk zit dan ook mijn bak in elkaar. Daar zijn we met zijn tweeën toch nog een hele zaterdag van 10:15 (*na de koffie*) tot tegen zevenen mee bezig geweest. Zoveel mankeerde er nou ook weer niet aan: het torentandwiel was versleten, en de eerste vervanger blokkeerde de bak, hij had te veel tanden. Om dit op te lossen, moest de hele bak dus weer uit elkaar. Verder heb ik twee lagers achterin de bak vervangen, maar toen paste het achterdeksel niet meer op de bak. Opgelost met de haakse slijper, gewoon een paar tienden eraf schuren. De schroeven bleken hier en daar ook niet te passen, waarna we de tap M7 er doorheen geslingerd hebben. Vervolgens blokkeerde de bak vanwege een te lange bout, die de secundaire as vastzette. De raadsels rond de passing van het differentieel hebben we gelaten voor wat het is, we hadden 1mm teveel axiale speling, maar het zal een vergissing zijn geweest. Het meet nl. wel de juiste speling. Nadat ook de "verkeerd-om" moer aan de achterzijde ongeveer 1/30 slag losgedraaid was, was ook de laatste blokkade opgeheven, en gaf mijn bak de weerstand op. Hij luistert nu prima, en draait als een zonnetje.

Kortom, door zijn weerbarstigheid was mijn bak een goede leerschool, en zou ik het nu ook zelf kunnen. **Daar kunnen we volgend jaar dus mee verder."**