

't Eendeëi

Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendeëi • Van Helmontstraat 11-13 • 3029 AA Rotterdam



40e jaargang nummer 1 met als bijlage de Eendeëi kalender 2015

JANUARI 2015



WE ZIJN KLAAR VOOR DE WINTER

^ 13e Wintermeeting voor 2CV Vrienden van 6 t/m 8 februari 2015

De Nationale Wintermeeting voor 2CV Vrienden komt er weer aan. Eendrijders zijn weer te gast bij Staatsbosbeheer: 'de Veenkuil', in Bant. Voor vragen kun je terecht bij wintermeeting@2cvfriends.nl



De winter komt er aan en we zijn er klaar voor. In het clubhuis staat een prachtige antieke Noorse houtkachel die de hele ontmoetingsruimte kan verwarmen. In het nieuwe jaar zijn er weer volop activiteiten. Door mensen van onze eigen vereniging, maar ook door anderen georganiseerd. Natuurlijk weer CitroMobile in het eerste weekend van mei. Het, zoals gebruikelijk door Citroën Contact, vastgestelde thema zal dit jaar zijn "Citroën vervoert je". Nog even verder vooruit kijken. Eind juli/begin augustus is de Wereldmeeting in Torun (Polen). Nog verder vooruit: In augustus 2016 wordt te Rheden de ICCCR 2016 gehouden. Dat belooft een spektakel te worden. In de Ei-krant die u nu in handen heeft kunt u o.a. lezen over Parijs-Dakar, over een Burton voor een dochter, over een excentrieke tante en over de terreur van een fenomeen. Heerlijk om te denken aan de festiviteiten die allemaal op stapel staan. Een van de eerste festiviteiten is natuurlijk onze eigen **Nieuwjaarsreceptie op 10 januari 2015**. U komt toch ook? Ja toch? U bent van harte welkom!

UITNODIGING NIEUWJAARSRECEPTIE

Op zaterdag **10 januari 2015** vanaf 16.00 uur organiseert 't Ei haar jaarlijkse Nieuwjaarsreceptie. Oliebollen, appelflappen en winterdranken staan voor u klaar. Iedereen is van harte welkom in de Van Helmontstraat 11-13 in Rotterdam-West.

Noteer alvast in je nieuwe agenda:

Zaterdag 18 april 2015: Het Ei-openingsfeest

De officiële feestelijke opening van ons nieuwe clubhok aan de Van Helmontstraat in Rotterdam!



Foto: Gert-Jan & Prisca van't Hof



www.eendeei.nl

Japanse eendenborst

Eendrijders houden van onderdelen. Voor de variatie maar eens een recept over het lekkerste onderdeel van de Eend, de borst.

Naast sushi is Japanse eendenborst één van de meest fantastische gerechten uit de Japanse keuken. 'Aikamo' noemen de Japanners het. Heerlijk malse, getrancheerde eendenborstfilet in een Japanse marinade. De Japanners zijn befaamd om hun 'umami', de vijfde smaaksensatie naast zoet, bitter, zuur en zout. Aikamo zou je bijna een definitie van het begrip 'umami' kunnen nomen. Probeer het zelf; het is ontzettend eenvoudig, maar briljant van smaak.

Wat heb je nodig voor 4 personen?

- 4 tamme eendenborstfilets
- ½ tl zout
- ½ tl peper
- 2 el sojasaus
- 2 el sake wijn
- 2 el mirin
- 2 el misopasta
- 1 tl suiker
- 4 el fijngesneden bosui

Stap 1: Snij een ruitvorm in het vet van de eendenborstfilets.
Stap 2: Laat een koekenpan op het vuur goed heet worden en leg de filets in de pan. Bak ze even stevig aan.
Stap 3: Draai na 1 minuut het vuur op halve stand en bak de filets 3 minuten door. Draai de filets om en braad ze 3 minuten door. Draai de filets vervolgens weer naar de vetkant en braad ze nog 4 minuten door.
Stap 4: Peper en zout de filets om en om, wikkel ze in aluminiumfolie en laat ze 5 minuten rusten.
Stap 5: Voeg de sojasaus, mirin, sake wijn, suiker en misopasta bij elkaar en blus het braadvocht ermee af. Kook het geheel nog even in.
Stap 6: Snij de eendeborstfilets in mooie plakjes en leg deze trapsgewijs op een bord.
Stap 7: Giet de marinade over de filets en bestrooi het geheel met de fijngesneden bosuitjes.

De geschiedenis van de 2CV...

Op 23 maart 1948 werd de 2CV aan pers en publiek voorgesteld. Een journalist zou het wagentje het lelijke eendje hebben genoemd en deze benaming is in Nederland een geuzennaam geworden. De 2CV werd in het begin van de productie voornamelijk aan boeren, zorgverleners en huisartsen geleverd. De Franse plattelanders waren direct enthousiast, wat de wachttijd liet oplopen tot drie jaar. Nederland was in 1952 het eerste exportland voor de 2CV. De auto werd hier in het begin echter slecht verkocht, waarschijnlijk vanwege haar vorm. In de loop van de volgende decennia veranderde de Eend regelmatig van uiterlijk en verschenen er honderden varianten. Eén van de meest bijzondere types was de 2CV 4x4 Sahara (1958). Deze 2CV had achterin een extra motor met versnellingsbak, die andersom gemonteerd was. Met een schakelpook tussen de voorstoelen werden beide versnellingsbakken gelijktijdig bediend. Voor de beide motoren waren afzonderlijke benzinetanks onder de voorstoelen en twee contactsloten voorzien. Het reservewiel was op de motorkap



Van de voorzitter

Beste leden, dit is alweer het laatste clubblad van 2014. Het is voor de club een bewogen jaar geweest. Vanaf januari zijn we druk met de grote verbouwing van de Van Helmontstraat. Alle spullen van



het Korperpad en de opslag zijn verhuisd naar de Van Helmontstraat. Een enorme klus die met vele leden is geklaard. De Van Helmontstraat is nog altijd niet helemaal klaar, maar de finishing touch is gelukkig in zicht.

De kachel in de 'bar' doet 't, magazijn en box draaien naar wens, aan alle veiligheidseisen is voldaan en daar gaat 't om.

Het bestuur kreeg begin dit jaar kritiek van enkele leden over de ingeslagen weg van de verhuizing en de werkzaamheden op de nieuwe locatie. In een extra ledenvergadering in april heeft het bestuur haar visie over de toekomst van het Ei helder gemaakt, de opbouwende kritiek ter harte genomen en is hiermee met instemming van de leden aan de slag gegaan. Helaas heb ik me als voorzitter dit jaar niet volledig in kunnen zetten in verband met gezondheidsproblemen. Gelukkig kan ik vanaf januari mijn taak waarschijnlijk weer op gaan pakken. Rond de zomer heeft de secretaris zijn functie neergelegd. Deze functie wordt tot aan de ALV waargenomen door Pieter Vogel. Ook de barcoördinator, tevens de bouwuitvoerder, heeft zijn functies neergelegd. Pieter Vogel heeft hem als bouwuitvoerder, tot aan de ALV, opgevolgd. Edwin Nuij functioneert tot aan de ALV als barcoördinator. Langs deze weg wil ik Jan Naëzer (oud secretaris) en Rob van Kapel van de Logt (voormalig barcoördinator en bouwuitvoerder) bedanken voor hun vele werk dat zij volledig belangeloos voor de vereniging hebben verzet. Kortom het gaat helemaal goed met 't Ei, maar er is nog een hoop te doen... Iedereen gezellige feestdagen en een goed 2015 toegewenst! Ab van Kapel van de Logt, Voorzitter



In Utrecht mogen klassieke dieselauto's de stad niet meer in. De mooiste CX'en, C15's en XM's zijn in één klap geen cent meer waard en belanden op de sloop. Het Eendeei is vertegenwoordigd bij CitroënContact en bespreekt met alle Citroën-clubs deze en andere gezamenlijke onderwerpen. Hoewel wij ons voorlopig nog geen zorgen hoeven te maken, is het belangrijk deel uit te maken van Citroën Contact. Samen staan we immers sterker.

In 2016 wordt in Nederland de ICCCR georganiseerd. Enkele Ei-vertegenwoordigers schuiven regelmatig aan bij de organisatie-tafel. Naar verwachting komen er van 11-14 augustus 2016 meer dan 5000 Citroëns naar Landgoed Middachten in Rheden (bij Arnhem). Natuurlijk gaat het Eendeei zich daar optimaal promoten.

Ook heeft 't Ei goede banden met Citroën Nederland. Citroën draagt het auto-verenigingsleven een warm hart toe en helpt ons daarbij.



www.eendeei.nl

Citroën 2 CV Sahara mit 2 Motoren (1962)

Original Sahara und damit sehr selten!

Diese Sahara Erte wurde 1962 produziert und lief lange Zeit in Italien. Nach Verkauf an einen europäischen Sammler wurde die Sahara Erte vor ca. 7 Jahren umfangreich restauriert und präsentiert sich in einem ordentlichen funktionellen Zustand mit authentischer sehr schön gemalter Ausstattung.

Die Fahrgestellnummer lautet: 0667
Die Daten der Motorplatte vom: 05300001 A/W Regale Cubatena Motor Chaud Ael E: 0,30
Die Daten der Motorplatte hinten: 05400260 A/W Regale Cubatena Motor Chaud Ael E: 0,30

Änderungen, Interieur und Zwischenverkauf vorbehalten!

Weitere Old- und Youngtimer finden Sie auch unter www.steiermark-autos.com oder besuchen Sie uns einfach in unseren Verkaufsräumen in der Linzburger Heide.

An jedem 3. Sonntag im Monat findet unser Oldtimer-Treffen statt. Zu dem wir Sie gerne zum zwanglosen "Meet & greet" mit Besuch-Geisprächen mit oder ohne eigenen Oldtimer einladen.

Fahrzeuggrunddaten:

Marke:	Citroën
Typ:	2 CV Sahara mit 2 Motoren
Jahrgang:	1962
Anzahl Zylinder:	4 Zylinder
Getriebe:	Handschaltung
Fahrgestell:	Linsuone
Anzahl Türen:	4 Türen
Einsparungsmöglichkeiten:	Stoßes, Ausstaltung
Farbe:	Grün
Interieur:	Stoff
Interieurfarbe:	Grün
Zustand:	2-3

Zulassungen:

FIA-Pass:	Nein
FIVA-Pass:	Nein
Versammlungsbescheinigung (CH):	Nein
H-Kennzeichen (D):	Nein

Preis: 99'000,- EUR (verhandelbar)

Markenzeichen:

bevestigd. De auto beschikte dankzij de inschakelbare vierwielaandrijving over een enorme terreinvaardigheid, maar wel voor de dubbele prijs van de standaard-Eend. Er werden slechts 694 exemplaren van gebouwd. Velen werden door de Schweizer Post als bestelwagens gebruikt. Tegenwoordig zijn het gevraagde oldtimers, waarvoor grof geld wordt gevraagd. Neem bovenstaande advertentie die we recent op een Duitse site tegenkwamen: Vraagprijs 99.000! Liefhebbers?

Oldtimers en milieu



De Eend de stad uit?

Sinds de meeste Duitse steden milieuzones hebben ingevoerd wordt Nederland overspoeld met sterk vervuillende Duitse diesels uit de jaren tachtig. Met vrijstelling motorrijtuigenbelasting (MRB) voor oldtimers. Dit vormt een groot probleem voor de luchtkwaliteit in de Nederlandse steden, zo blijkt uit recent onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving. De milieuzones in Duitsland leiden ertoe dat auto's zonder Euronorm (auto's van voor 1993) geëxporteerd worden naar landen zonder milieueisen zoals Nederland. Lekker voordelig, want doordat de vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting verruimd is, worden auto's tot bouwjaar 1988 oldtimer genoemd, inclusief belastingvrijstelling. Doordat deze auto's voor dagelijks vervoer worden gebruikt, dragen ze veel meer bij aan de luchtvervuiling dan klassieke oldtimers. Oldtimers leggen 1,5 procent van het totale aantal autokilometers af, maar produceren 10 procent van alle stikstofoxiden (NOx) en 5 procent van alle fijnstof van het autoverkeer. In de stad ligt dit waarschijnlijk nog veel hoger.

Door de sterk groeiende import neemt het aandeel aan de luchtvervuiling door deze "nieuwe oldtimers" de komende jaren snel toe. Staatssecretaris Atsma van Milieu overweegt nu lokale milieuzones in te voeren om vieze diesels zonder roetfilters of euronormen uit de steden te weren. Hij wordt daarbij nog altijd tegengewerkt door zijn collega's in het kabinet. Het weren van personenauto's zonder Euronormen uit de stad kan een substantiële bijdrage leveren aan het halen van de Europese normen voor luchtkwaliteit in 2015. GroenLinks vindt dat Amsterdammers recht hebben op schone lucht en wil dat de stad een voortrekkersrol gaat spelen bij de ontwikkeling van zo'n milieuzone. Daarmee moet Amsterdam ook een voorbeeld worden voor andere Nederlandse gemeenten. Een milieuzone voor vieze auto's is niet alleen zeer effectief, maar blijkt nu ook een noodzakelijke maatregel voor gezonde lucht te worden. Terwijl overduidelijk is dat oude diesels een gevaar vormen voor de volksgezondheid, is hun aantal in een paar jaar tijd verdubbeld. De wereld verandert, en Nederland blijft achter.

Het voorgaande is een deel uit een rapport van het Planbureau voor Leefomgeving uit 2012. Twee jaar verder zien we de effecten. Steden als Utrecht, Den Haag, Rotterdam en Amsterdam voerden milieuzones in en de discussie over het wel of niet toelaten van

oldtimers in de binnenstad wordt bijna overal gevoerd. Helaas gaat de politiek erg snel voorbij aan een aantal onvolledigheden in de aangehaalde cijfers. We zien namelijk nergens uitstootcijfers van de vele diesel-bussen en vrachtwagens. Ook niet van tweetakt brommertjes die nog steeds in grote getale door de steden rijden.

In Utrecht wordt gewerkt aan het plan diesels van 8 jaar en ouder uit de binnenstad te weren. Benzineauto's ouder dan 12 jaar mogen vanaf volgend jaar de binnenstad ook niet meer in. Die trend zal zich absoluut doorzetten en ook Rotterdam zal waarschijnlijk uiteindelijk met dit soort maatregelen komen. Het stadsbestuur van Rotterdam komt met een sloopregeling voor duizenden auto's in de stad die sterk vervuillend zouden zijn. Ook krijgen eigenaren van dieselauto's van voor 2005 en benzineauto's van voor 1992 geen parkeervergunning meer en gaat er een rijverbod gelden voor vrachtwagens op de meest vervuilde weg door de stad, de 's Gravendijkwal. Met deze aanvullende maatregelen denkt de stad Rotterdam de luchtkwaliteit voor de bewoners snel te verbeteren. Dat is nodig omdat Rotterdam net als andere steden nog steeds niet voldoet aan de landelijke normen. Wie zijn auto laat slopen en een elektrische aanschaf, krijgt daar subsidie voor. De regeling geldt alleen voor voertuigen die op 28 november 2013 geregistreerd staan in Rotterdam. Niet het bestaansrecht van het Ei komt ter discussie maar wel de vraag wat de reactie van het Ei is als oldtimers daadwerkelijk geweerd gaan worden. De FEHAC, overigens geen voorstander van het gebruik van de oldtimer als dagelijks vervoermiddel, oordeelde over het rapport van het Planbureau als volgt: In augustus 2012 publiceerde het Planbureau voor de Leefomgeving het rapport "Milieueffecten van Oldtimers". In dit rapport werd

berekend dat de Nederlandse oldtimers 1,5 miljard kilometers per jaar rijden en voor veel NOx en PM10 uitstoot zorgen. Een uitgebreide milieuzone, waarbij de oldtimer in elke bebouwde kom geweerd zou worden, zou de oplossing zijn. FEHAC heeft samen met onafhankelijke deskundigen het PBL-rapport geanalyseerd en komt tot heel andere cijfers en conclusies:

- De oldtimers rijden hooguit 1 miljard kilometer per jaar.
- De NOx en PM10 uitstoot van oldtimers valt in het niet ten opzichte van het gehele wegverkeer (*dus inclusief vrachtwagens, autobussen etc.*). Het PBL bekijkt alleen de personenwagens.
- Het effect op de luchtkwaliteit is zeer gering.

Het PBL heeft ten onrechte in zijn rapport het gebruik van een beperkte groep oldtimers, die dagelijks gebruikt worden, als norm gesteld voor alle oldtimers. Hierdoor gaat men uit van veel meer kilometers met bijbehorende vervuiling. Ook komt deze groep veel binnen de bebouwde kom. Het merendeel van de oldtimers wordt echter slechts recreatief gebruikt. Zij rijden veel minder kilometers en meestal buiten de bebouwde kom. FEHAC betreurt de kwaliteit van het PBL-rapport want mede door dit rapport is de MRB-vrijstelling ter discussie komen te staan. In de oldtimerwereld bestaat grote onzekerheid over de toekomst. Deze onzekerheid heeft al tot grote schade geleid bij de bedrijven die de liefhebbers helpen bij het in stand houden van het mobiel erfgoed. FEHAC verwacht met de gepubliceerde analyse van het PBL-rapport een positieve bijdrage te leveren aan de discussie rond de milieueffecten van oldtimers en maakt zich met onze alliantiepartners BOVAG, RAI, FOCWA, KNAC en ANWB sterk om de MRB vrijstelling voor recreatief gebruik van oldtimers te handhaven.

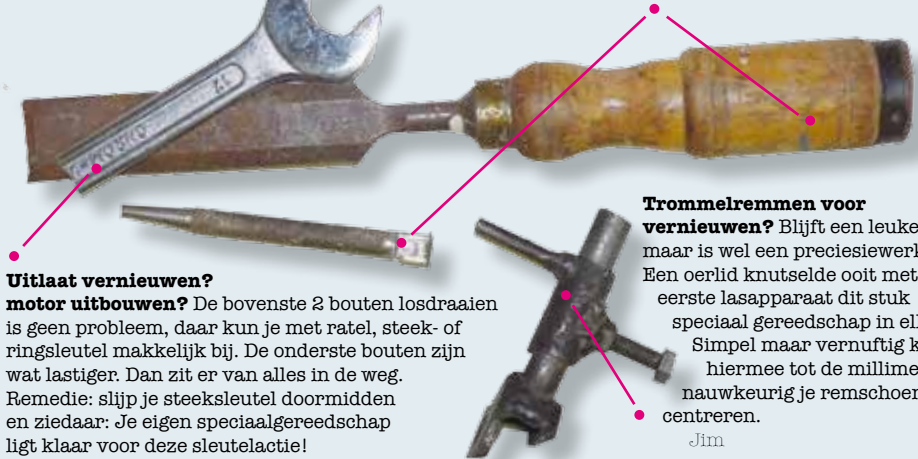
Ik ben benieuwd naar de reactie van het Ei. Jan Naezer

Uit de gereedschapskist van... 't Ei!

Met de verhuizing uit Achthuizen begin dit jaar kwamen er dozen vol 'oud ijzer' boven water. Veel kon gelijk naar de schroot, maar talloze waardevolle (en niet meer verkrijgbare) 2CV-onderdelen uit het jaren zeventig tijdperk hebben gelukkig weer een veilige plek gevonden in ons nieuwe magazijn. In een kist vol boutjes, moertjes, deurgreepjes, benzinetankafdekplaatjes (hierover in een volgend nummer meer) kwamen we ook het nodige 'speciaal' gereedschap uit het oertijdperk van 't Ei tegen, Waarom moeilijk doen als 't ook makkelijk kan was ooit het Ei-motto:

Het spreekwoordelijke gezegde ' Een Eend kun je met hamer, beitel en plakband repareren klopt wel degelijk. In de jaren '70 beschikte het Ei nauwelijks over speciaalgereedschap, omdat dat simpelweg te duur was. Neem nou dop 44, nodig om de moer van de **achterremtrommel los te draaien**. Kostte toen wel 40 gulden(!) Dat kon simpeler: Met een drevel hakte je eerst de borg eruit en met hamer en een oude beitel sloeg je vervolgens de moer los.

Montage in omgekeerde volgorde met dezelfde moer (of een nieuwe, als de oude iets te veel aan gort was geslagen)



Uitlaat vernieuwen? motor uitbouwen? De bovenste 2 bouten losdraaien is geen probleem, daar kun je met ratel, steek- of ringsleutel makkelijk bij. De onderste bouten zijn wat lastiger. Dan zit er van alles in de weg. Remedie: slijp je steeksleutel doormidden en ziedaar: Je eigen speciaalgereedschap ligt klaar voor deze sleutelactie!

Trommelremmen voor vernieuwen? Blijft een leuke klus, maar is wel een precisiewerkje. Een oerlid knutselde ooit met ons eerste lasapparaat dit stuk speciaal gereedschap in elkaar. Simpel maar vernuftig kun je hiermee tot de millimeter nauwkeurig je remschoenen centreren.

Mijn excentrieke tante uit Afrika



De cursus elektra is helaas de laatste echte Ei-activiteit geweest die ik tot nu toe heb mee mogen maken. Het is

voor mij erg leuk om eens iets geheel anders te doen dan het dagelijkse kantoorwerk. Onder de bezielende en deskundige leiding van Hans van der Hoff en Edwin van Baar heb ik me zeer goed vermaakt, dingen die ik een beetje wist kwamen weer boven, en ik heb zeker ook nieuwe dingen geleerd. Helaas brak op weg naar de cursus m'n uitlaat in 2 stukken, op het punt waar de 'RVS side pipe' vast zat aan de voorpijp, doorgeroest. Zoals meerdere zaken aan m'n Eend is ook dit niet geheel origineel, waardoor het wat lastiger te repareren is. Dergelijke 'custom' elementen zijn ondertussen een beetje de rode draad geworden bij mijn pogingen dingen zelf te doen. Uiteindelijk gaat het lukken (denk ik), maar in eerste instantie werkt het steeds net iets anders dan je verwacht (denk aan een accu achterin met een rode hoofdstroomschakelaar ergens rechts voorin, een zodanig laag stuur waardoor een reguliere voorstoel/bank te hoog is etc. etc.). Dat was ook de reden om de cursus elektra te doen. Mocht ik in de winter de geest krijgen om de elektra weer origineel te krijgen, dan zou ik beter voorbereid zijn. Aldaar kwam ik ook Anthony Pors tegen, een leergierig cursist die als journalist voor de Eikrant optreedt. Hij vroeg mij iets te schrijven over de cursus en mijn ervaringen, maar ik laat de elektra graag over aan Hans en Edwin, deskundig en welbespraakt. Uiteindelijk is mijn eenden gevoel meer een mix van sentiment en gevoel van vrijheid, dan een verhaal over goed uitgevoerde klussen (op dit moment nog althans). Dus schrijf ik maar wat over mijn band met de Eend.

Het is allemaal begonnen met een excentrieke tante die ergens eind 70/begin 80-er jaren terugkwam uit Afrika en in Rotterdam een Eend kocht (bij Den Ouden in de Kipstraat). Doordat mijn ouders binnenvaartschippers zijn, is het vervoer van en naar school/internaat altijd een puntje van aandacht geweest en daarbij kwam de tante en haar auto soms goed van pas. In die tijd ben ik ettelijke keren met/naast Tante Fien op vrijdagavond ergens richting een haven gereden en dat was altijd een avontuur, mede dankzij de unieke combinatie van Eend en Tante (rijbewijs gehaald in Ghana) en gewend om in Afrika in een Wolseley te rijden. In die tijden deden we 'exotische' bestemmingen aan zoals de Beneluxhaven (Bunge) waarbij we het laatste

eens geleend omdat ook deze ernstige roestige Eend het wel eens af liet weten, waardoor we toen regelmatige bezoekers van Harry de eendedokter zijn geworden. In die periode zou mijn favoriete gereedschap zeker de startkabel zijn geweest, maar dat is een andere rubriek. Meestal deed ie het gelukkig wel en ik heb toen serieuze kilometers gemaakt, woon-werk verkeer tussen Rotterdam en Petten, wat voor het mooie een beetje te ver is. Kort daarna is het tijdperk Eend

ten einde gekomen, er kwam een Golf en daarna van alles en nog wat (kinderen zelfs). Enkele jaren terug kwam het gevoel terug om weer een Eend te willen hebben, en dat is dus m'n huidige Eend geworden, niet origineel maar wel heel leuk en met de ambitie er zelf iets aan te kunnen doen. Zodoende ben ik bij het Ei terecht gekomen.

Wat betreft het klussen zijn mijn ogen vaak groter dan mijn weekend lang is (er is wel sprake van aanvangsspanning, maar met hele hoge weerstand gebeurt er vaak weinig, iets van die elektra aard).

De Eend staat nu in winterberging, en thuis liggen wat onderdelen in de schuur die in de winter aandacht gaan krijgen.....de deuren, motorkap etc.

De 'off the road' foto's waar ik het eerder over had kan ik echt nergens meer vinden, maar ik kwam tijdens het zoeken wel wat anders tegen; Tante die wegrijdt na een bezoek aan boord bij het Kanaleneiland in Utrecht, met een toen nog - zo te zien - hele nette Eend ('loerie strak' heb ik tijdens de cursus Koets geleerd). Min of meer tegengesteld aan de foto's die ik zocht dus, een roestige Eend op onverhard terrein met open dak, met daaruit hangend enkele slungels die testen hoe schuin zo'n Eend door de bocht kan. Tante is er overigens nog steeds, weinig aan veranderd maar nu in bezit van een C1, minder karakter maar het schijnt prima te rijden.

Karel Suyling overleden

Ons bereikte het bericht dat Karel Suyling (1926-2014) is overleden.

Karel Suyling ontwierp 17 jaar lang (1954-1971) de advertenties voor Citroën Nederland. Hij was in feite de huisvormgever van Citroën Nederland. Niet alleen advertenties maar ook folders, affiches, posters, kaarten, uitnodigingen etc. ontwierp hij. Zijn grote affiniteit met het merk en zijn afwijkende opvattingen over advertentiepubliciteit en vormgeving leidden tot een unieke serie advertenties. Ze vallen op door hun eenvoud (sober en helder) en de consequente lijn die in alle advertenties gevolgd is. Ook de teksten (van diverse bekende tekstdschrijvers) getuigen van grote originaliteit. In de kalender 2015 van 't Eendeï hebben we als hommage aan Suyling een aantal advertenties van zijn hand geplaatst.



Citroën Nederland verhuisd

Citroën heeft na 85 jaar het karakteristieke pand (ontworpen door Jan Wils) aan het Stadionplein in Amsterdam definitief verlaten. De Citroën-importeur is inmiddels verhuisd naar een nieuw pand aan de Pieter Braaijweg 2 in Amsterdam-Duivendrecht. Specifiek voor de DS-modellen wordt daar begin 2015 de eerste DS store geopend.

TJA, VOOR JE DOCHTER HEB JE WAT OVER...

Vandaag is het een heugelijke dag. DE MOTOR DOET 'T!!!!

Vorig jaar zomer kreeg mijn dochter Daphne haar zin. Al jaren wilde zij een oldtimer, bij voorkeur een 2CV. Zij was nog niet eens achttien, had geen rijbewijs en ook geen geld. Ikzelf ben nul geïnteresseerd in auto's en heb er ook nul verstand van. Niet zo gek dus dat ik voor haar idee niet warm liep. Die absurde wens probeerde ik dus telkens uit haar hoofd te praten. Tot die gedenkwaardige eerste vakantiedag op een camping in Luxemburg. Eindelijk tijd om de bijlage van de Trouw van een paar dagen oud te lezen. De foto op de voorpagina maakte me helemaal stil: een combinatie van het juiste papier, de Luxemburgse zon, de kleur van de auto (petrol) de positie waarin hij was gefotografeerd (van onderuit frontaal), het hoge gras waartussen de auto stond en misschien de begeleidende tekst: "rijden met al uw zintuigen". Ik was nog meer verbaasd dan mijn dochter. Ik was "verkocht". Een auto die bovendien zelf gebouwd kon worden door iedere handige doe-het-zelver. EEN BURTON!

Bij een Burton zijn het chassis, de motor, remmen, enz. van een 2CV maar de carrosserie is van Burton en die maakt er een open sportwagen van.

Bij de Burton Car Company in Zutphen vertelden ze dat het zoeken op internet naar een betaalbare en bruikbare donorauto (de

carrosserie gooi je weg en de rest gebruik je) geen voordeel zou opleveren. Zij hadden ze klaar staan. In vol vertrouwen vroegen we wanneer we dan de 2CV naar Rotterdam konden rijden. Dat zou niet lukken, kregen we te horen, de auto moest met een autoambulance naar onze werkplek worden gebracht. Nou zijn jullie van het Eendeï wel wat gewend. Wij kopen niet vaak een auto maar als we er een kopen is die zeer veilig en compleet nieuw. Dit was een wrak! De motorkap was met tape vastgeplakt, de stoelen lagen er los in, het dak was kapot, geen bumpers, een spatbord miste, geen koplampen en onder de kap..... ROEST, ROEST EN NOG EENS ROEST en een compleet vogelnest en nog eens 50 slakkenhuizen. In de Geneeskunde is een donor meestal dood maar levert hij als je er op tijd bij bent nog een aantal uitstekend bruikbare organen. De donor die wij kregen was ook dood maar deze organen waren stuk voor stuk in een (zeer) slechte staat of zelfs afwezig!

We zijn op 21 september begonnen met het loshalen van alle onderdelen. Twee maanden en 60 uur later hadden we alle onderdelen los in de garage liggen. Elke schroef of bout die loskwam werd met een verwonderd "Ohh kijk nou eens" verwelkomd. De slijptol heeft dus de meeste voor zijn rekening genomen. Rukken, trekken, hameren, slijpen en af en toe een paar professionele handen. Nu kon de klus beginnen.

Dit is dus een klus waarvoor wij (en vooral

ik) uit onze "comfortable chair" moesten komen. Carter, bobine, krukas, carburateur, zelfs chassis en carrosserie zijn woorden uit het toverboek van Harry Potter. Nog steeds worden chassis en carrosserie door elkaar gebruikt. Een totaal nieuwe wereld is voor ons opengegaan. Elk onderdeelje uit elkaar gehaald, geschuurd, gepoetst, in de antiroest en daarna in een speciale zwarte verf. Oh wat zijn al die onderdelen mooi geworden. Alleen na anderhalf jaar is het niet helemaal duidelijk wat waarbij hoort. Een fatsoenlijke gebruiksaanwijzing om alles op te bouwen wordt niet meegeleverd. Natuurlijk komen we straks het een en ander tekort. Maar het wordt nu ook al duidelijk dat we het een en ander gaan overhouden!

De motor is helemaal uit elkaar geweest. Wat een ervaring. Dus zo zit een oliepeilstok in het motorblok en kijk eens, er zitten oliekanaaltjes in. De triomf van het in elkaar zetten en het zweet van doe ik niet te veel of juist te weinig pakking op de carterhelften was groot. Omdat mijn dochter een paar maanden door Azië had gereisd stond de bouw even stil. Vorig weekend bij het Ei de kleppen gereviseerd en nu vandaag was het ultieme gebeuren: zou die het doen? En zoals je al in de eerste regel kon lezen: DE MOTOR DOET 'T!!!!

Binnenkort gaan wij de carrosserie in Zutphen ophalen. Of was het nou chassis.....?

(wordt vervolgd) Vincent van Pelt

Activités



EI-CINEMA Eén van de wensen van de leden is om, om de zoveel tijd een film-avond te organiseren in onze nieuwe barriëte, die daar prima voor geschikt voor is. Liefst mooie franse klassiekers, waar onze Eend een bijrol in speelt. Louis de Funès, Jacques Tati... Of het wat betere (Film International) genre zoals 'Cocorico Monsieur Poulet'. Films waarin de Eend voorkomt zijn er genoeg.

Welke film zou je wel eens willen zien? Maar vooral onze vraag: Wie heeft er zin om deze avondjes te helpen organiseren? En wie heeft er toevallig een beamer en een projectiescherm? Reacties graag naar bestuur@eendeei.nl.

EXCURSIES De eerste excursie voor 2015 is al zo goed als volgeboekt.

Op 20 februari gaan we met de Touringcar van Anton Fennema met 40 mensen naar het Conservatoire Citroën bij Parijs. De aanmelding daarvoor is gesloten, maar het kan natuurlijk altijd gebeuren dat er op het laatste moment een afmelding komt. Interesse? Meld je aan en we zetten je op de reservelijst. Kosten voor deze unieke Ei-reis: 50,- inclusief bus en toegang.

WIELEWAAALRIT Tradiegetrouw gaan we elk voorjaar een middagje op stap met 40 mensen met een verstandelijke beperking.



De rit staat (voorlopig) gepland op zaterdag 9 mei. Geef je alvast op bij activiteiten@eendeei.nl of bestuur@eendeei.nl



't Blijft verrassend, googlen naar '2CV' We kwamen een alleraardigst artikel tegen over Soeur Clotilde, die in vele Louis de Funès-films met haar Eend de Franse wegen onveilig maakte. Lees het hele artikel op: <http://presse.defunes.free.fr/articles/2007/>

De beroemde PARIJS-DAKAR met 21 2cv's



Op 19 september 2014 vertrokken 21 legendarische Citroën 2CV's, voor een onvergetelijk avontuur. Hun opdracht? Een 22 dagen durende avontuurlijke rally van 7300 km dwars door 3 Afrikaanse landen, langs het adembenemende Atlasgebergte, door een meedogenloze Sahara en Sahel en verkwikkende groene savannes. We begonnen in Amersfoort, de einde party vond plaats in de Senegalese hoofdstad Dakar bij



het Lac Rose – de beroemde en beruchte finish van de legendarische Parijs-Dakar Rally. Een Belgisch organisatie (www.touareg-trail.be) had een super mooie rit uitgezet door Marokko, Mauritanië en Senegal. We sliepen afwisselend op een wilde plek en soms bij campings, zodat er weer lekker een douche genomen kon worden. Onderweg hebben we uiteraard grote delen van de 'originale' route mogen afleggen. Dan kom je veel stenen en rotsen tegen in Marokko en zand in Mauritanië. De auto is van tevoren flink aangepakt om een dergelijke marteling te kunnen ondergaan. Gelaagd glas als voorruit, zonnedakje, winterband met extra profiel, een bodemplaat onder de motor en benzine tank. En wat extra laswerk aan het chassis



ter versteviging. Alle basis onderdelen mee en 2 jerrycans met benzine en 1 met water. We navigeren met soms een roadbook of een GPS track. De eerste week in Marokko was vooral technisch moeilijk omdat we door vele rivierbeddingen en bergen op en af mochten rijden. Uiteraard ook even over de duinen proberen te komen. Helaas blijft het maximaal haalbare toch slechts een top. Daarna redden de Eenden het niet. De Rooij kunnen we niet helemaal nadoen.

Soms haalden we de top van een berg niet, ook niet met een flinke aanloop, en werden we door de organisatie met een sleepje uit ons lijden gered. En uiteraard liep de bierrekening aardig op bij deze wagen. Die heeft een hele middag ons mogen helpen. Allemaal inbegrepen in de 'fun' van deze tocht. Een beetje Camel Trophy, maar dan met Eenden en op rotsen en zand.

Aan de nodige pech ontkom je niet echt op zo'n ruw terrein. Ik heb mijn uitlaat, uiteraard zou ik zeggen, niet heel kunnen houden. Ook hebben we zo'n tien keer lek gereden. Iedereen was verplicht om twee reserve-banden op velg (met binnenband erin!) mee te nemen en daarmee kon je het goed redden. Daarnaast is een schokbreker of twee gesneuveld, zand in carburator gekomen en zijn deuren scheef gezakt omdat alles losgetrild was.

In Mauritanië gingen we het echte zandwerk proberen. Dat houdt in dat je een soort zandstrook tegenkomt van ongeveer 200-300 meter breed. Daar ga je dan vol gas in rijden en kijken wanneer je vast komt te zitten. Spektakel gegarandeerd. Wij stuitelden zo hard over een groene graspol dat de aandrijfas naar een wiel los kwam te zitten. Met de mecaniciens en mede team genoten was het zo weer opgelost. Een zandladder was ook een onmisbaar gereedschap dat elke Eend bij zich moest hebben. Om verder te komen laat je je band leeg lopen tot ongeveer 0,5 bar in plaats van de gewone 2,0 bar. Hierdoor krijg je meer grip en kan je uit het zand geduwd worden en weer een stukje verder komen. Zo'n passage was meestal 2 uur werk om de hele groep van 21 2CV's erdoor heen te krijgen. Hier werden geen sleeptouwen door de organisatie gebruikt. 's Avonds stond er steeds een avondmaal voor ons klaar als we uitgeput en uitge-



droogd waren aangekomen in het kamp. Overdag was het soms tussen de 40 en 45 graden en dan is 2 uur trekken en duwen in de zon zeer vermoeiend. Elke deelnemer werd door de staf in de gaten gehouden. We dronken als snel 2-3 flessen water per dag. In Mauritanië had de organisatie nog een fantastische rit uitgezet met als begin een drag race over het strand met alle 21 Eenden naast elkaar. De winnaar bleek een visa blokje in zijn auto te hebben – gediskwalificeerd uiteraard. De drie weken waren een combinatie van avontuur en bijzondere ervaringen. Bovenal ook de indrukwekkende leegte en stilte in de Sahara, waar je soms uren kan rijden en geen enkel teken van leven of bewoning tegenkomt. De auto's kunnen ongelofelijke toeren aan en komen er telkens weer doorheen, al dan niet met wat gebreken.

Uw avonturiers team "desert hunters" ofwel Folkert Jan en Edsger Jager

PS De cursus eendologie was een mooie basis, maar ik heb inmiddels veel bijgeleerd. Meer informatie op <http://folkertjagerdakar.blogspot.nl>



Uitgebroed

Feeling Groovy

De jaren 70, de periode waarin ik overdag op de kunstacademie zat en in de avonden bakker was.

Specialist knips was ik. Dat was weinig meer dan dat ik een aantal uren lang met een schaar een knip in een brood gaf. De enige variatie was het verschil tussen wit en bruin brood. Het kwam mijn artistieke aspiraties niet ten goede. Na 3 jaar 's nachts bakken en full time een dagcursus volgen besloot de academie daar dan ook een punt achter te zetten. Met dank aan een paar docenten kreeg ik uiteindelijk een aangepast programma en wat ik de enige die ooit drie dagen per week op de academie zat en zijn eigen vakken pakket mocht samenstellen.

I got no deeds to do
No promises to keep
I'm dappled and drowsy and ready to sleep
Let the morning time drop all its petals on me
Life I love you, all is groovy.

Wij woonden in het centrum van Den Haag, Wagenstraat 75a. Daar stond onze trouwe oude blauwe 2CV, met bloemetjes beplakt, de 07-28-ZA. Op een zaterdagmiddag bouwde ik een oude radio met cassette recorder in. Een omgebogen zinkplaatje welk ik voor mijn etsen gebruikte en een paar parkers hielden de radio op zijn plaats. Na een zaterdagmiddagje prutsen en een paar zekeringen verder (elektra is nooit mijn sterke punt geweest) deed het ding het. Wat was ik tevreden. In de recorder zat een bandje met nummers van Simon and Garfunkel. De volgende ochtend liep ik naar mijn auto toe en toen drong het tot mij door dat je, als je in het centrum van Den Haag woont nooit, maar dan ook nooit, een radio in een oude 2CV moet inbouwen. De deur was open en mijn 4e handsradio verdwenen.

Ik ben teleurgesteld naar boven gegaan. Daar pakte ik een plaat en draaide mijn nummer voor als het soms wat tegen dit Feeling Groovy. Het relatieve zo mooi

Slow down, you move too fast
You got to make the morning last
Just kicking down the cobblestones
Looking for fun and feeling groovy
Ba da da da da da da, feeling groovy

Hello lamppost, what'cha knowing
I've come to watch your flowers growin'
Ain't cha got no rhymes for me?
Doo-it in doo doo, feeling groovy
Ba da da da da da da, feeling groovy

I got no deeds to do
No promises to keep
I'm dappled and drowsy and ready to sleep
Let the morning time drop all its petals on me
Life I love you, all is groovy.

Wij woonden in het centrum van Den Haag, Wagenstraat 75a. Daar stond onze trouwe oude blauwe 2CV, met bloemetjes beplakt, de 07-28-ZA. Op een zaterdagmiddag bouwde ik een oude radio met cassette recorder in. Een omgebogen zinkplaatje welk ik voor mijn etsen gebruikte en een paar parkers hielden de radio op zijn plaats. Na een zaterdagmiddagje prutsen en een paar zekeringen verder (elektra is nooit mijn sterke punt geweest) deed het ding het. Wat was ik tevreden. In de recorder zat een bandje met nummers van Simon and Garfunkel. De volgende ochtend liep ik naar mijn auto toe en toen drong het tot mij door dat je, als je in het centrum van Den Haag woont nooit, maar dan ook nooit, een radio in een oude 2CV moet inbouwen. De deur was open en mijn 4e handsradio verdwenen.

Ik ben teleurgesteld naar boven gegaan. Daar pakte ik een plaat en draaide mijn nummer voor als het soms wat tegen dit Feeling Groovy.

Jan Naezer



Jan Baptist van Helmont

Sinds de verhuizing naar de Van Helmontstraat vraag je je misschien af wie die Van Helmont was. Niet? Ik wel en ik heb het uitgezocht. Met enige zekerheid kan ik melden dat het gaat om Johannes/ Johan/Jan/Jean Baptista van Helmont. Hij is op 12 januari 1577 (of 1579) geboren in Brussel en is daar in de buurt op 30 december 1644 overleden aan pleuritis. Brussel behoorde in die dagen tot de Unie van Utrecht en was Nederlandstalig. Samen met Margriet van Ranst had hij zeven kinderen. Jan van Helmont was alchemist, fysioloog en arts. Jan was de bedenker van het woord "gas". Het zal dan ook wel niet toevallig zijn dat nou juist deze straat dichtbij de gasfabriek aan de Keileweg, op 26 september 1911, naar hem is genoemd.

Hij was de eerste die probeerde chemische principes in de gezondheidszorg toe te passen. Verder ontdekte hij de rol van maagzuur in de spijsvertering. Doordat hij genezende werking van relieken aan magnetisme toeschreef werd hij vervolgd door de inquisitie. Het verhaal gaat dan Jan van Helmont regelmatig droomde van snellere en sterkere paarden waarmee hij gemakkelijk een zak aardappels of een mand eieren kon vervoeren. Iets meer dan driehonderd jaar na zijn dood zou zijn droom in een gewijzigde vorm uitkomen. Buurstraten zijn de Marconistraat en de Galvanistraat. Daarover later misschien meer.

Anthony Pors

Cursussen 2015



Het is weer gelukt om een groot cursusaanbod in 2015 te verzorgen. Alle docenten en professoren van de afgelopen jaren zijn ook in 2015 weer bereid om hun kennis te delen. Dank hiervoor natuurlijk aan alle vrijwilligers!

Schrijf op tijd in

Ieder jaar weer blijkt dat er grote belangstelling is voor de cursussen van 't Ei. Daarom, als je verzekerd wilt zijn van een plaats in jouw favoriete cursus(sen), wacht niet te lang met inschrijven. Voor alle cursussen geldt een aantal maximum deelnemers en vol = vol!!

Lassen voor gevorderden

Het cursusaanbod wordt in 2015 uitgebreid met een lascursus voor gevorderden. De "lascursus gevorderden" heeft als doel:

1. Het verzorgen van een opfriscursus voor Ei-leden die wel een "Ei" lasbevoegdheid hebben maar al geruime tijd niet meer hebben gelast. Kortom: Hoe was het ook al weer! of:
2. Lasbevoegdheid voor op 't Ei behalen door Ei-leden die aantoonbare laservaring hebben (bijvoorbeeld door het hebben van een lasdiploma/certificaat).

Inschrijven cursussen 2015

Inschrijven voor de cursussen doe je via de onze site www.eendeei.nl. Ga vervolgens naar het kopje "Ei-academie" en alles spreekt verder voor zich.

Paul Otto, Cursussen 't Eendeï.



Terreur van een fenomeen



Toeval bestaat niet! Of toch wel? Misschien herken je het volgende: op zondagavond zegt iemand tegen je dat ie de hele dag heeft zitten lamballen. Nou word je al een dagje ouder en je weet dat er van die woorden zijn die je nog niet kent maar waarvan je zo ongeveer de betekenis wel kunt doorgronden, maar deze activiteit komt je niet echt bekend voor. Is het een nieuw spelletje op de smartphone?...een balspel met slappe elastieken?... Kortom je informeert nog maar eens beleefd en dan blijkt: de lamballer heeft gewoon de hele dag zitten niksen, lekker lui in het huispak! Huh?? Pot-dorie, je hebt weer een nieuw woord geleerd.... In de week die volgt hoor je op de radio dat iemand graag de vakantie als lambal wil doorbrengen en dat je buurman tegen zijn zoontje roept: “hé ga je nou nog huiswerk maken of

ga je weer de hele avond zitten lamballen met die gasten!?”. Vervolgens lees je het nieuwe woord ook een keer in de krant en je weet: de lamballers zijn onder ons. Dit bekende fenomeen, het voor de eerste keer horen of zien van iets en het vervolgens kort daarna op willekeurige momenten terugzien of opnieuw horen, heeft een naam: het heet het Baader-Meinhof-fenomeen. Het fenomeen is vernoemd naar een Duitse terreurbeweging uit de jaren ‘70, door een Engelse journalist die dezelfde ervaring had nadat hij voor het eerst de naam van deze groep terroristen had gehoord. Psychologen kunnen je haarfijn uitleggen hoe dit werkt, hoeven wij allemaal even niet te weten natuurlijk.....ik zou zeggen google even en je snapt het! Maar met een 2CV werkt het natuurlijk precies hetzelfde! Als je collega nog nooit aandacht voor zo’n voertuig heeft gehad en je vertelt hem of haar enthousiast dat je zo leuk rondrijdt in je knalrode Eendje, zal diegene vrijwel zeker binnen een week of twee aan je vertellen dat ie “dan en dan, daar en daar..” óók een rode Eend zag rijden en of jij dat wellicht was (vanaf dat moment weet je’t: in een Eend rijd je nooit anoniem rond)”???? Je krijgt knipsels aangereikt waarin een Eend mooi op de foto staat, je wordt gewezen op televisieprogramma’s waarin ook altijd een Eend rondrijdt en als je mazzel hebt heeft iemand ook nog wel een mooi oud Dinky Toytje van een 2CV (“voor je meegenomen, ik moest er ineens aan denken en we zijn toch

aan het opruimen...”). Mooi toch? Afgelopen zomer maakte ik het zelf ook weer eens mee. Omdat mijn verloofde en zijn zoon PW enthousiast in een Eend rondtuffen kleeft het hele eendengebeuren óók aan mij. Ik vertelde de nieuwe collega dat we naar de meeting in St. Dizier waren geweest en dat PW ook op vakantie was geweest met zijn blauwe 2CV. Dat we eigenlijk altijd allemaal graag op vakantie gaan in de Eend omdat je het vakantiegevoel al hebt bij het instappen. Prompt werd ik een weekje later gebeld door mijn collega: “Heeeeeee das ook toevallig!! Heb je die pagina met de vakantiephotowedstrijd gezien in het AD? Daar staat een blauwe Eend op de foto, van een vakantie in Frankrijk!! Is dat die 2CV



van zoon PW??? Eh... uitknippen en meenemen??”(!) Kijk, dan kan ik een flauwe glimlach niet onderdrukken: deze persoon heeft kennisgemaakt met twee beroemde fenomenen, waarvan de 2CV natuurlijk de aller-allerleukste.

Au revoir!
Rian, verloofde van....

(!) *het was inderdaad de 2CV van PW!! In het AD van maandag 25 augustus 2014. Zijn aanstaande heeft deze foto gemaakt, met op de achtergrond mooie groene wijngaarden, echter helaas: geen prijs..(maarre...wel de eer en de roem natuurlijk!)*



COLOFON

‘t Eendeëi’ is een uitgave van Vereniging de Alternatieve Garage ‘t Eendeëi

- Werkplaats, magazijn bar en postadres: Van Helmontstraat 11-13 3029 AA Rotterdam,
- ING: NL84INGB0003746685 • Geopend: elke zaterdag vanaf 13:00 uur. Tijdens de cluburen bereikbaar op: 06 280490 50

Contactpersonen / bestuur: Ab van Kapel van de Logt, voorzitter@eendeei.nl • Dick van Gessel eurobeheerder@eendeei.nl • secretaris@eendeei.nl (vacature, interim: Pieter Vogel) • Paul Otto cursussen@eendeei.nl • Evert Burger magazijn@eendeei.nl • bar@eendeei.nl (vacature, interim: Edwin Nuij) • Pieter Vogel activiteiten@eendeei.nl • Cor Brok box@eendeei.nl • Jim van der Put redactie@eendeei.nl

Overige functies: Esther van Gessel, ledenadministratie@eendeei.nl • Anthony Pors redactie@eendeei.nl • Daphne de Vries, Mailnieuws • Paul Otto, webbeheerder **Clubblad (contact: redactie@eendeei.nl)** : Anthony Pors

Oplage: 500. Productie: Jim van der Put



De adresdrager van dit clubblad is tevens uw nota voor de contributie voor het komende jaar. Na ontvangst van de contributie (via automatische incasso of storting) ontvangt u z.s.m. uw lidmaatschapskaart voor 2015