

't Eendeëi

40e jaargang nummer 2, verschijnt 4 keer per jaar

ZOMER 2015



Drukker dan ooit...

De eerste helft van 2015 was een aaneenschakeling van activiteiten en festiviteiten. Zo organiseerde 't Ei in februari een excursie naar Het Conservatoire in Parijs, in maart de Operatie Nachtvluucht en in april het onovertroffen Openingsfeest van De Van Helmont met honderden bezoekers. Tijdens dit feest ging 't Eendeëi de uitdaging aan met Opzoomer Mee, om de promotie van de Voorleesweek te gaan verzorgen. Dit resulteerde in drie leuke ritten met gemiddeld 25 auto's. Daarmee kreeg het Ei (en onze Eenden) veel stedelijke en landelijke aandacht. In de tussentijd moesten we ook nog de verbouwing en inrichting verder afronden en barstten de cursussen los. Door alle drukte is het clubblad in de verdrinking gekomen, met als gevolg dat u dit blad veel later in de bus krijgt dan gepland. Onze excuses hiervoor. Het streven is de continuïteit weer snel op peil te brengen en u weer stipt driemaandelijks een blad toe te sturen. Dat lukt ons niet alleen. We zijn dan ook druk op zoek naar nieuwe redactieleden, die verhalen en interviews willen schrijven, mee helpen met de kopijvergaring en de opmaak. Interesse? Mail naar bestuur@eendei.nl



ICCCR 2016 in Nederland

Volgend jaar is het zover. Dan wordt van 11 tot en met 14 augustus de Citroën Wereldmeeting, beter bekend als de ICCCR (International Citroën Car Club Rally) in Nederland gehouden. Deze meeting vindt plaats op het landgoed Middachten in de gemeente Rheden aan de IJssel, ten noorden van Arnhem. De voorbereidingen zijn in volle gang maar we kunnen nog steeds vrijwilligers gebruiken. Meld je aan voor dit evenement op ICCCR2016.nl.



OP SCHOOLREIS NAAR PARIJS

Naar het Conservatoire

Met 42 leden en donateurs vertrokken we vrijdag 20 februari met de touringcar van Fennema-tours héél vroeg vanaf de Van Helmontstraat naar Aulnay-sous-Bois bij Parijs. In het Conservatoire bewaart Citroën een schat aan ooit geproduceerde auto's, maar ook talrijke prototypes en schaalmodellen. Het was een lange busreis, maar de paar uurtjes die we rond konden wandelen in dit Citroën eldorado was dat dubbel en dwars waard. Door de nodige tussenstops werd het ook weer een late thuiskomst, maar de sfeer in de bus zat er in en daar ging 't ook om tijdens deze Eendeï schoolreis. We bedanken alle leden die een bijdrage hebben gegeven aan de inhoud van de Goodie-bag, zoals het bijzondere stripboek van Peter en de cadeautjes van John. Een heuse kleurplaat met fraaie prijzen, ontbrak ook niet ter vermaak in de bus van Citroënisten Anton en Ben. 'Dat moeten we vaker doen' was de veelgehoorde opmerking na afloop. Mooie musea te over binnen en buiten de landsgrenzen. Maar een herhaling van de Conservatoire-rit kan ook! Immers de getoonde museumstukken wisselen regelmatig. Waar we misschien nu een model misten in de expositiehal, staat dat er volgend jaar misschien zomaar weer bij.



DE EENDEEI BRAINSTORM- AVOND

De Thema-avond van het Eendeï is de afgelopen keer goed bezocht door onze enthousiaste leden. Een diversiteit aan onderwerpen zijn er besproken, een verplicht corvee?, waarom lid van onze vereniging?, hoe kunnen we de betrokkenheid vergroten, soorten activiteiten, enthousiasmeren van jonge leden, automatisering, landelijke samenwerking en hebben we wel een bestuur nodig? Een mooie bijkomstigheid hierbij is natuurlijk de nieuwe locatie op de van Helmontstraat waar deze themaavond werd gehouden in het nieuwe clubgebouw. De aanvang van de avond ging van start met een korte uitleg van Jim over de precieze bedoeling van de avond. Hij vertelt dat we een jaar

geleden eens nagedacht hebben over hoe we de club eventueel wat nieuw leven in kunnen blazen. Op de muur in het nieuwe clubhuis waren diverse A4 papieren opgehangen met hierop allerlei stellingen en thema's. Na het doornemen van de thema's vooraf werden groepjes gevormd, die gingen brainstormen over een gekozen thema. Afgesproken werd ook dat we ongeveer een half uur hiervoor de tijd hadden.

Er werd druk en een hoop gesproken, over vele zaken zoals hierboven genoemd. Uiteindelijk gingen alle mensen weer bij elkaar zitten om er na hun bevindingen met de andere te bespreken. Hierdoor ontstonden er een aantal leuke en enerverende discussies over de

gegeven thema's en eventuele wensen van wijzigingen in de toekomst binnen de club.

Een vervolg op de thema-avond van de afgelopen keer zal er voor dit jaar niet meer komen. Vele andere zaken hebben voor nu een hogere prioriteit van het bestuur. Er is veel tijd en energie, door onder andere de verhuizing/verbouwing, de afwezigheid door ziekte en opzegging van de voorzitter nu bij anderen in het bestuur dubbel terecht gekomen. Hierdoor is ook besloten om voorlopig de volgende thema-avond naar een later tijdstip te schuiven. Ideeën zijn natuurlijk ten alle tijden mogelijk om in ons clubhuis te deponeren voor in de hiervoor bestemde ideeën "vogelhuis" bus. Laat wel even je mailadres achter zodat we ten alle tijden je hierover kunnen terugkoppelen. Met hartelijke groet, *Guido La Croix, secretaris*

Uit de gereedschapskist van... Cor Brok

Als je heel, heel veel sleutelt aan eenden en dyanes, zoals Cor dat doet dan wil je wel af van het gepriegel met een net te klein schroevendraaiertje of breinaald. Je gaat op zoek naar handigheidjes.

Er is handig gereedschap dan je kan kopen in de handel, maar ja als Cor dat ziet, dan denkt hij vaak... kan ik toch ook zelf maken voor een paar knaken of minder.

Hier een greep uit Cor zijn gereedschapskist.



dop op gelast zodat je de kroonmoer simpelweg met een ratel vast kan zetten of los kan draaien. Handig!!



De klepstelsleutel

Geen gedoe meer met een ringsleuteltje 10 met daarin de schroevendraaiër die altijd weer wegdraait om de kleppen te stellen. Op een dop 10 is een stangetje

gelast. Een zelfgemaakte schroevendraaiër is op lengte gemaakt. De dop van een oude bus olie is op de schroevendraaiër geplakt. Zo heb je makkelijk grip bij het aan- en losdraaien! Reuzenhandig....vooral voor dyanerijders.... het spatbord hoeft er immers niet af.

De kroonmoersleutel

Deze sleutel is een dop die gemaakt is van een oude kroonmoer. (Met een kroonmoer worden de draagarmen vastgezet op de as.) De kroonmoer is per inkeping op maat gevild op een andere kroonmoer en daarna is er een

Veerdekselschroevendraaiër (achterremmen)
Het recept voor het zelf maken van een veerdekselschroevendraaiër: Men neme een oude schroevendraaiër. Deze zaag je een stukje af en vervolgens las je op het eind een U-vormig beugeltje. En klaar is Kees!

Met dit gereedschap haal je gemakkelijk de veerdeksels los en zet je ze ook weer vast. Deze veerdeksels zorgen ervoor dat in de trommel van de achterrem de remschoenen goed zitten vastgeklemd. Ook weer..geen gepruts en handig tijdens het sleutelen aan de remmen!



De rit naar Polen

Van dinsdag 28 juli tot en met zondag 2 augustus wordt in het Poolse Torun de 21e Internationale Meeting van 2CV Vrienden. De EEEC organiseert een rit naar dit evenement. Die rit start op zaterdag in Ommen.

We verzamelen vanaf 10:00 uur bij restaurant Ekkelenkamp, Stationsweg 1, 7731 AW Ommen. Er is tijd voor een kopje koffie want om 11:00 uur gaan we rijden. Onderweg wordt gekampeerd op eenvoudige campings. De eerste dag op een camping in de omgeving van Hamburg. Op zondag rijden we door tot in de buurt van Stettin. Maandag bereiken we een locatie zuid van Gdansk.

De bedoeling is om op dinsdag 28 juli rond het middaguur aan te komen in Torun. Er is bewust gekozen voor een route die het eindpunt vanuit het noorden benadert. Ik verwacht dat er op de route vanuit het westen op die dinsdag grote files zullen ontstaan.

Omdat er vanuit Torun allerlei ritten en andere evenementen worden georganiseerd, is er geen gezamenlijke terugreis. Aan deelname aan de rit naar Torun zelf zijn geen kosten verbonden.

Natuurlijk blijven we elkaar onderweg als er problemen ontstaan. Dat is de juiste mentaliteit van onze club. We zien elkaar in Ommen!

Voor meer inlichtingen: activiteiten @eendeï.nl (Pieter Vogel)



OPERATIE NACHT- VLUCHT 2015

Op 28 maart was het weer tijd voor Operatie Nachtvlucht. Er hadden zich 45 equipes aangemeld. Na het diner in Restaurant Distri Eemhaven in Rotterdam Albrandswaard werd de rit uitgelegd. Dit keer geen moeilijke kaartleesproblemen maar een gewone routebeschrijving. Uiteraard wel met de nodige (strik-) vragen. Vanaf 19:00 uur werd er gestart en om 20:00 uur was iedereen vertrokken. De bezemwagen met Edwin en Angelina had weinig problemen onderweg. Een 18 pk eendje uit 1968 had wel vaak de startkabels nodig om weer verder te kunnen. Onderweg stonden Ab en Rob een nagerecht en een drankje uit te delen. Het eindpunt was het clubhuis aan de Van Helmontstraat waar de deelnemers hun vragenformulier in de bar bij Paul mochten inleveren. Niet iedereen had alles kunnen vinden. Intussen zorgde live muziek van de Free Sample Band voor de nodige sfeer in de box. De avond werd afgesloten met de prijsuitreiking. Uit de bedankjes achteraf mag je opmaken dat het een geslaagd evenement was. Volgend jaar weer!



Het openingsfeest op 18 april

Na een jaar lang klussen was het eindelijk zover: De officiële opening van ons nieuwe clubhok aan de Van Helmontstraat in het creatief bruisende Vierhavensgebied in Rotterdam West. Honderden leden en belangstellenden kwamen een kijkje nemen en een praatje maken in en rond onze box, cursusruimte/bar, het magazijn en de stalling. Culinair was er van alles te beleven dankzij de kook- en bakken van vele leden. Memorabel waren onder meer de Vlaardingse ijzerkoekjes in de vorm van een Eend. Het officiële gedeelte werd verzorgd door Tim de Haan (vice voorzitter van de Gebiedscommissie Delfshaven) gevolgd door een spectaculair theateroptreden van Ptries Verburg. Tijdens deze middag tekende Het Eendeëi ook de overeenkomst om mee te helpen met de promotiecampagne voor de Voorleesweek van Opzomer Mee. Die uitdaging is gelukt. Verderop in dit nummer een impressie van de drie optochten door Rotterdam, waaraan in totaal 75 eenden mee meededen.





Ook voor de nieuwe generatie Eendrijders was er genoeg te doen tijdens het openingsfeest. Zoals suikerspin eten en schilderen aan de door Yvo Jolie gemaakte mega-kleurplaat op de betonnen schuttingen op ons binnenterrein.



Meer foto's bekijken van het feest?
Ga naar onze website (www.eendeei.nl)
en klik op het 'Flickr' icoontje rechtsbovenin.



Kofferbakjesverkoop

Ook de Van Helmontstraat is er klaar voor. De succesvolle kofferbakverkoopmiddagen op het Korperpad zijn weer in ere hersteld. Erg druk was het op zaterdag 7 maart. Op het openingsfeest was er helaas geen plek voor een rommelmarkt, maar tijdens het komende Ei-feest op 26 september wordt het weer één grote Rommelmarkt. Ruim je zolder alvast op en noteer **26 september** in je agenda!

De Milieuzone

De gemeente Rotterdam is voornemens de Milieuzone in te voeren. Natuurlijk zijn wij daar niet blij mee, vandaar dat het bestuur haar mening heeft ingesproken tijdens de Raadsvergadering daarover. Ook zijn we hard aan het lobbyen bij de politiek en doen we onderzoek naar mogelijkheden de 2CV wel binnen de norm te krijgen. Op www.eendeei.nl kun je er alles over lezen. Ook ons verweer kun je hier nalezen. Op dit ogenblik zijn er nog vele vraagtekens. We hopen jullie in september hier verder over te kunnen informeren.
het bestuur



HET EI-ARCHIEF



De ouders van Loes van den Bor kochten in de jaren vijftig deze Eend en kregen toen van Citroën-dealer Le Vélo een uniek grammofoonplaatje cadeau. We vonden 't daarom extra leuk dat dhr. en mevr. Van den Bor tijdens het openingsfeest speciaal uit Pijnacker kwamen om dit singletje na 60 jaar door te geven aan onze vereniging. Hij heeft inmiddels een veilige ereplek gekregen in onze verzameling Eend-memorabilia. Nogmaals dank!

Gespot tijdens het Carnaval



Mocht u hem nog niet hebben gekregen: In dit nummer ingevoegd uw nieuwe ledenkaart!



Vacature: voorzitter van 't Ei

Zoals jullie weten heeft in april Ab van Kapel van der Logt het voorzitterschap neergelegd. Op de site en via Facebook is een oproep geplaatst voor een nieuwe voorzitter. Tot op heden (medio juli) zijn er geen leden die zich gemeld hebben bij het bestuur om het voorzitterschap op zich te gaan nemen. Paul Otto is bereid om in ieder geval tot de eerstvolgende A.L.V deze taak ad interim op zich te nemen. Kandidaten voor deze functie kunnen zich overigens nog steeds melden door een mail te sturen naar bestuur@eendeei.nl.

Het profiel, zoals omschreven in ons huishoudelijk reglement:

Artikel 15 (taken voorzitter)
De voorzitter is belast met de leiding van de bestuurs- en ledenvergaderingen. Hij draagt zorg voor

de uitvoering van de besluiten door deze vergaderingen genomen. Hij stelt de agenda voor ieder van deze vergaderingen vast. De agenda voor algemene en buitengewone ledenvergaderingen wordt door hem in overleg met het bestuur vastgesteld. Bij zijn ontstentenis wordt de voorzitter vervangen door een der overige bestuursleden.

Aanvullend op het huishoudelijk reglement zijn er de volgende aandachtspunten:
De voorzitter heeft overzicht op wat er gebeurt/leeft binnen de vereniging en kan daar vervolgens adequaat op inspelen. De voorzitter beschikt over communicatietechnieken en kan goed met mensen om gaan. Weet win-win situaties te creëren en is een teamplayer. De voorzitter heeft een 'open mind'. De voorzitter neemt initiatief in het vorm geven van ideeën uit de vereniging. De voorzitter is mede 'het gezicht' buiten de vereniging. (externe contacten, verenigingen, gemeente)

Bestuur Vereniging de alternatieve garage 't Eendeei.

Uit ons historisch archief

In een oude plaatselijke Vlaardingse krant uit december 1963 kwamen we maar liefst 2 advertenties tegen van verschillende Vlaardingse Citroën-dealers. Vooral garage Zuidgeest was een begrip in Vlaardingen en omgeving. Nadat het karakteristieke pand aan de Kethelweg na hun sluiting (een jaar of 7 geleden) diverse wisselende eigenaars kende is daar sinds 2 jaar Autoservice Vlaardingen gevestigd. Vooral bijzonder omdat ze daar naast recente Citroëns (en Opels...) ook nog écht verstand van Eenden hebben!

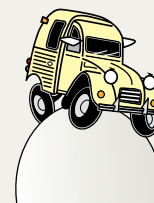


In 2016 bestaat het Eendeei 40 jaar en dat gaan we groots vieren!

Heb je leuke ideeën? Meld ze! bestuur@eendeei.nl

Sponsor 't Eendeei gratis!

Koopt u wel eens online? Vergeet dan volgende keer niet om eerst <http://www.eendeei.nl> te bezoeken. Via de knop van SponsorKliks komt u uit bij ruim 100 winkels waar u precies hetzelfde betaalt maar gaat er een commissie naar 't Eendeei. U sponsort dus gratis!



SponsorKliks
Gratis sponsoren!



WORD OOK SLEUTELHULP OP ZATERDAG!
voor vragen:
box@eendeei.nl

Wanneer je mee wilt draaien in een poule op de zaterdagmiddag: Graag! Schroom niet! Je weet/kan meer dan je denkt!



Groepsfoto in het Kralingse bos op woensdag 10 juni

Cursussen 2015

Zo begin juli zijn we al weer halverwege het cursusseizoen en dit jaar zijn voor het eerst alle cursussen aan de van Helmontstraat! Over de cursusruimte/bar en de box als cursusruimte hoor je niets dan lof. Lekker de ruimte om overal goed bij te kunnen. Zelfs in de cursusruimte/bar is onlangs het schoolbord vervangen door een super de luxe whiteboard met zelfs een projectiescherm erin om film te kunnen kijken! Echt zo goed als nieuw!! Angelina had deze nog net kunnen regelen.....anders zou hij ergens anders de vuilcontainer zijn ingaan! Terugkijkend op de cursussen 2015 tot op heden is er weer goed gebruik gemaakt van het aanbod. Veel belangstelling was er voor de cursussen Koets, Remmen, Eendologie en Versnellingsbakrevisie. Versnellingsbakrevisie heeft slechts 4 plaatsen. Gezien de ingewikkeldheid van bakrevisie moeten we ons beperken tot maximaal 4 cursisten. De cursus werd ruim overtekend....Maar eens kijken of we hier in 2016 een mauw aan kunnen gaan passen. Eendologie werd dit jaar voor het eerst niet alleen op de dinsdag gegeven, maar ook op de zaterdag. Voor beide cursusdagen.....weer veel belangstelling. Frans van Wittmarschen heeft onderstaand verslag geschreven van de dinsdagclub.

Na de zomervakantie staan nog op het programma de cursussen: Lassen basis, Elektra en Motorrevisie. Over de cursus Motorrevisie en Lassen basis kunnen we kort zijn: VOL! Je kan nog hooguit op de wachtlijst komen te staan voor: je weet maar nooit als er een afvaller is! Voor de cursus Elektra is er nog plaats. De eerste cursusdag Elektra is direct na de zomervakantie op dinsdag 25 augustus. Dus als je alles wilt leren over bobines, verlichting, de startmotor enz. enz. schrijf direct in via de site, want ook hier is het motto: vol = vol. Vol goede moed beginnen we dus aan het tweede deel van het cursusseizoen na de zomervakantie.

Met vriendelijke groet, namens alle professoren en docenten, Paul Otto

Eendologie, de dinsdagcursus, zit er weer op...

Omzien in vertwijfeling maar ook opluchting Samen met zo'n twaalf andere enthousiastelingen begon ik op 19 mei aan de cursus Eendologie. Een cursus die, volgens de wervende tekst op de website, tot doel heeft aan beginners, zoals ik, het basisonderhoud aan de 2CV en andere A-types bij te brengen. Je 2CV heeft daarna geen geheimen meer voor je. Tja, wie wil dat nu niet! Maar blijkbaar zijn de geheimen toch soms wat hardnekkig getuige het feit dat een van de aanwezigen de cursus voor de tweede keer deed. Docenten Paul, Edwin en later ook Jan zouden ons inwijden in al die geheimen. Dus zaten we na een kop koffie of thee en een greep in de droppot op die eerste dinsdagavond vol verwachting rond het schoolbord in de bar van 't Eendeëi. Buiten stonden de pas of al jaren daarvoor verworven karretjes in de koude voorjaarsavond te wachten op hun eerstvolgende troetelbeurt, de een nog glimmender dan de ander. Want ja, je wilt toch die eerste les goed voor de dag komen. Paul beet het spits af en vertelde wat ons in grote trekken te wachten stond. Een praatje

dat aan de ene kant vertrouwen uitstraalde dat het allemaal wel goed zou komen, hoe laag je basiskennis dan ook wel was. Maar aan de andere kant gaf het een verontrustend gevoel. Al die enge dingen die met je Eend kunnen gebeuren, of al zijn gebeurd terwijl je je er niet van bewust bent. Slaat dat ook op jouw Eend?

Als je nog enigszins hoopvol was gestemd dat die opgesomde mankementen echt niet bij jouw eend voorkwamen maar bij die van je medecursisten, dan kwam je snel van een koude kermis thuis. Het inleidende praatje werd gevolgd door het onderdeel Carrosserie en wat daarmee allemaal fout kan gaan. En hoe het dan ook weer op te lossen. Dat dan weer wel. Waarna een rondgang langs al die fraai gepeetste karretjes volgde. Vol goede moed togen we naar de voitures die in hun stralende onschuld zich van geen kwaad bewust waren. Dat duurde niet echt lang. Op een enkele uitzondering na werd door Paul en Edwin met regelmaat de vinger op de zere plek gelegd.



Soms heel voorzichtig om niet gelijk door de roestige delen te drukken. Maar ook steeds met de geruststellende woorden dat het allemaal was op te lossen, als je er tenminste als de wiedeweerga wat aan ging doen. Aan het eind van de avond stond een aantal van ons letterlijk te bibberen. Maar dat kan ook van de kou zijn geweest. De avond blikshade werd gevolgd door het onderdeel Chassis, met een lichtend voorbeeld aan de wand van de box. Daarmee werd goed duidelijk gemaakt hoe zo'n geval in elkaar zit en, natuurlijk, ook wat er allemaal mis mee kan zijn. Over het wisselen van een chassis werd tamelijk luchtig gedaan. Appeltje-(eende)Eitje. De avonden daarna waren, vergeleken bij het onderdeel roest, niet altijd eenvoudig maar toch redelijk te behappen. Je moet het allemaal gewoon doen en nergens bang voor zijn, was steeds het devies. En, hulp is altijd aanwezig als je met een probleem zit. Dat gaf best een veilig gevoel en ik weet uit ondervinding dat het ook zo is. Erg geheimzinnig werd gedaan over het bord met de zeventien onderdelen. Die je zou moeten kennen voor je examen. Veel daarvan konden we in gezamenlijkheid benoemen, maar een enkele, met name nummertje tien, bleef een raadsel. Wat wel tot gevolg zou kunnen hebben dat je niet cum laude kunt slagen, werd ons benadrukt. Tja, jammer dan. En dan de examendag. Wat een fantastische dag! Door



het weer was het prima te doen om buiten aan de Eendjes te werken als je tenminste niet met olie bezig was. Maar eerst de theorie. Die bestond uit 18 vragen waarvan, bleek achteraf, je er tenminste 11 goed moest hebben. Over de uitslag kon niet worden gecorrespondeerd, wat niet wegnam dat we de



vrijheid namen om commentaar te leveren. Want ja, kun je onder doorsmeerpunten ook smeerpunten (kantelmessen) rekenen? Gelukkig bleek na afloop dat alle cursisten dit onderdeel goed hadden doorstaan. Er waren drie cursisten, waaronder ik, die om verschillende redenen geen beschikking hadden over een eigen auto. Die gingen de anderen ondersteunen die er maar wat blij mee waren. Dieke en ik vormden een gouden team waar de glans snel af was toen we onder de smeren en prut zaten. De vorige eigenaar van haar Eendje had het niet zo nauw genomen met het onderhoud dus smurrie alom. De meeste moeite hadden we met het juist afstellen van de contactpuntjes, maar dat bleek gelukkig bij de anderen ook niet altijd even vlot te gaan. De docenten/examinatoren hadden zich voorgenomen geen vuile handen te krijgen maar we kregen het voor elkaar dat dit toch niet helemaal lukte. Tegen vier uur kon Paul de verlossende woorden spreken dat alle cursisten waren geslaagd en werden de diploma's uitgereikt. Als ik zeg dat het een erg nuttige en plezierige cursus is geweest dan weet ik zeker dat ik namens alle cursisten spreek. Met heel veel dank aan onze drie docenten die soms meedogenloos konden zijn bij het beoordelen van je Eendje maar vrijwel altijd een oplossing boden. Zij hebben ons met aanstekelijk enthousiasme wegwijs gemaakt in de geheimen van onze Eenden (en een Mehari), waar we veel plezier van zullen hebben. Nogmaals hartelijk bedankt.

Frans van Wittmarschen



Cursus Eendologie... de rit naar huis

Cursiste Dieke had op de examenzondag haar verschrikkelijke best gedaan. Eerst het theoretische examen afgelegd. Daarna lang werken aan de ontsteking, olie verversen, oliefilter vervangen, versnellingsbakolie vervangen, bougies en kabels vervangen...en zelfs de spanningsregelaar werd vernieuwd.

Na het smeren van de kantelmessen, het doorsmeren van asschuifstukken en de fusees was het tijd voor de uitreiking van het diploma!

Moe, maar voldaan ging Dieke op weg naar huis in Amsterdam...

Op de mail en app kregen we het volgende relaas van Dieke:

Bij deze kan ik ook bevestigen dat Edwin (docent cursus eendologie) aan zijn eendoloog-verplichting heeft voldaan. Mijn eendje reed op de A4 opeens nogal schokkerig en toen heb ik hem aan de kant gezet. Ik had wel door dat ik de bougiekabel een beetje kon aanduwen, maar ik kon me niet voorstellen dat dat dat het was. Als een geschenk uit de hemel stond toen Edwin opeens achter mij en die liep alles nog eens langs en gaf toen de bevestiging dat het toch echt de bougiekabel moest zijn geweest. Eind goed, al goed!Tot gauw wellicht!

Diploma Eendologie

uitgereikt aan:

Frans van Wittmarschen

die de cursus Eendologie, zowel op theoretisch als op praktisch gebied met goed gevolg heeft doorlopen



't Eendeëi

Rotterdam, 27 juni 2015
handtekening cursus handtekening cursist

Vernieuwde alternatieve garage 't Eendeëi, Van Helmontstraat 11-13 Rotterdam

Sleutelen in de box?



In de box (onze werkplaats/garage) kan er naar hartenlust worden gesleuteld aan je 2CV, of ander A-type. De box is voorzien van alle gereedschappen en speciaal-gereedschap. Het is verstandig om ook je eigen gereedschap mee te nemen als je aan de slag gaat. In de box zijn meerdere sleutelplaatsen. Informeer bij de boxbeheerders naar de mogelijkheden. Bespreek het met Cor Brok en/of Edwin Nuij: box@eendeei.nl Iedere zaterdagmiddag is na 13.00 uur de box vrij en kan er dus gesleuteld worden!

Weekendje weg?



Zin in een leuk stedentripje, maar geen trek om daar helemaal met de auto naar toe te rijden? Denk dan eens aan de trein. Wij gingen onlangs naar **Lille**, een fantastische stad die het midden houdt tussen Parijs en Gent. Vanaf Rotterdam reis je voor een paar tientjes per Thalys binnen 2 uur naar hartje centrum. En wil je toch persé Eend rijden? Ga dan even naar de draaimolen in het Stadspark of huur een Eend. Kijk op tradiballade.com voor de tarieven.



De geschiedenis van de 2CV deel 3



De Citroën 2CV werd voor het eerst aan het publiek gepresenteerd op de autosalon van Parijs (Salon de Paris) op 7 oktober 1948. De laatste 2CV verliet op 27 juli 1990 de Portugese fabriek in Mangualde. De 2CV had daarmee ook alle afgeleide voertuigen overleefd. (onder andere de AU, AZU, AK, Sahara, Ami, Dyane, Mehari en de Acadiane) In een eerder stukje beschreef ik de ontwikkeling tot aan het begin van de Tweede Wereldoorlog. Daar pak ik de draad weer op.

De typegoedkeuring door de Ingénieur en Chef des Mines van 28 augustus 1939 beschrijft een auto met de naam '2 CV .A' met een watergekoelde motor met magneetontsteking, torsievering en hydraulische remmen op de voorwielen. Nog steeds een heel andere auto dan de latere 2CV.

Op 3 september 1939 om 11:00 uur verklaarden Frankrijk en Groot Brittannië de oorlog aan Duitsland in verband met de Duitse inval in Polen op 1 september. Het tijdstip van 11:00 uur was bewust gekozen, dat was exact de tijd van de wapenstilstand op 11 november 1918. De Salon de Paris 1939 werd vanwege de oorlog geannuleerd en de introductie van de 2CV uitgesteld.

De periode tot mei 1940 wordt ook wel de stille oorlog genoemd omdat er geen oorlogshandelingen tussen Frankrijk en Duitsland plaatsvonden. Dat veranderde op 10 mei 1940 toen Duitsland de aanval op Nederland, België en Frankrijk opende. In de tussenliggende tijd werd er gemobiliseerd en werd de productie van Citroën omgeschakeld op oorlogsproductie. Er werden geen granaten in de fabriek geproduceerd, zoals in de Eerste Wereldoorlog, maar vrachtwagens voor het Franse leger. Volgens velen voorkwam het uitbreken van de oorlog dat Citroën een niet productierijp voertuig introduceerde, de TPV had door de korte proefperiode nog te veel gebreken. Direct na de inval van Duitsland in Frankrijk gaf Pierre Boulanger opdracht om de pré-serie van 250

stuks te vernietigen. In juni 1940 werd Parijs bezet.

De Duitse bezetter heeft Boulanger aangeboden om een prototype van de Volkswagen Kever te ruilen voor een exemplaar van de TPV. Dat heeft hij pertinent geweigerd. Het verhaal gaat ook dat de Duitsers de persen voor de productie van de Traction Avant naar Duitsland wilden versturen. De nacht voor het vertrek uit Parijs zijn de labels op de treinwagons verwisseld, zodat de machines over heel Duitsland werden verspreid. Men zegt dat Pierre Boulanger persoonlijk verantwoordelijk was voor deze operatie. Door de Duitse bezetting week Citroën uit van Parijs naar Niort. De met de Duitsers collaborerende regering in Vichy verbood dat Citroën nog voertuigen mocht produceren. Toch werd in het geheim verder getest met het prototype van de TPV.

In 1941 kwam men er achter dat de productie van een auto met aluminium carrosserie en



wieldraagarmen van een magnesium-legering 40 % duurder zou worden dan aanvankelijk was voorzien. Besloten werd om over te stappen op een geheel stalen voertuig. Ook de torsievering werd verlaten en een luchtgekoelde motor werd ontworpen door Walter Becchia. Deze motor had dezelfde cilinderinhoud van 375 cc als zijn watergekoelde voorganger. Becchia vond ook dat er een versnellingsbak met vier in plaats van drie versnellingen moest komen. Boulanger was daar tegen, alle Citroëns tot dan toe hadden slechts drie versnellingen. Walter Becchia kende de weerstand van Boulanger en noemde de vierde versnelling daarom een surmultipliée, een overdrive. Hiermee wist hij Pierre Boulanger te overtuigen. Tot 1969 werd de vierde versnelling van de 2CV daarom nog aangeduid met een S.

Het testen van de TPV ging door in de bergen van Auvergne, in de buurt van de Michelin fabriek in Clermont Ferrand. Intussen werden in de Citroën fabriek in Parijs vrachtauto's voor de Duitsers geproduceerd. Die productie was uit verzet tegen de bezetting heel traag en de voertuigen werden ook nog slecht in elkaar gezet, wat resulteerde in veel kapotte voertuigen. De fabrieken werden bovendien gebombardeerd door de Geallieerden. De bijdrage van Citroën aan de Duitse bezetter was daarom ook marginaal. De productie liep terug van 100.000 auto's naar 9.000 per jaar.



Na de bevrijding in 1944 werd de fabriek weer opgebouwd. Machines werden teruggehaald en langzaam werd de productie hervat. Vanwege de wederopbouw was er naast de traction avant vooral behoefte aan bestelauto's en vrachtwagens. In juni 1946 werd de H bestelauto geïntroduceerd, de opvolger van de TUB.

De proefnemingen met het prototype van de 2CV werden hervat op het ommuurde terrein in La Ferté Vidame. Het werd langzaam duidelijk dat Citroën een nieuwe auto aan het testen was. Omdat de proefnemingen geheim waren werd er veel gespeculeerd over dit nieuwe voertuig. In 1948 slaagden twee journalisten er in om een foto te maken van een prototype. Helaas voor hen bleek het een oud exemplaar met maar een koplamp te zijn. Op de Salon van 1948 werd de 2CV gepresenteerd. De pers was verbijsterd, hoe kon Citroën zo iets lelijks op de markt brengen. De 2CV werd de grote vergissing genoemd. Het publiek dacht daar anders over. Er was wel degelijk behoefte aan een eenvoudig en robuust auto'tje. Er werden direct bestellingen geplaatst. De feitelijke productie begon in de loop van 1949. De eerste 2CV's werden uitsluitend in een grijze metallic kleur geleverd. De auto had nog geen contactsleutel of deursleutels. De verlichting achter bestond uit één lampje dat ook de kentekenplaat verlichtte en richtingaanwijzers ontbraken. De ruitenwissers werden aangedreven door de kabel van de kilometer-teller. De motor van 375 cc leverde 9 pk en de topsnelheid bedroeg 65 km/h. De belangstelling was echter zo groot dat de levertijd opliep tot enkele jaren. *Pieter Vogel*

