



Een uitgave van Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendeëi
Bezoek en correspondentieadres: Van Helmontstraat 11-13,
3029 AA Rotterdam NL

Voorjaar 2019

Port Betaald



44e jaargang nummer 2
verschijnt 4 keer per jaar

't Eendeëi



in dit
nummer:

“Spelen met autootjes”

Een
interview
met
Wendy
Roelofs



Gespot door Marleen (januari 2019, bij Disneyland Parijs)



www.eendeëi.nl



Voor je ligt weer het voorjaarsnummer van onze Ei-krant. Hopelijk heeft iedereen de winter met zijn eend overleefd en kan zich weer gaan verheugen op een mooi seizoen met hopelijk veel 'open dakjes' weer. Je weet het vast nog wel. Vorig jaar hebben alle leden een brief ontvangen met de oproep dat we driftig op zoek waren naar leden die een rol willen vervullen binnen onze vereniging. We mogen ons verheugen met een nieuwe Evenementencoördinator. **Simone van Gennip** heeft voortvarend deze taak op zich genomen. Zo wordt de "Operatie Nachtvluicht" voorbereid door een volledig nieuwe crew. Ben benieuwd waar "de tocht der tochten" ons dit jaar naar toe zal leiden! Overigens, inschrijven kan nog tot 15 maart. Ook is er natuurlijk de **ALV** op 6 april om 12.00 uur. Leden die zich melden tussen 11.30 en 12.00 uur krijgen behalve koffie, thee, taart ook een lootje voor een heuse loterij. Aan het einde van de vergadering wordt de winnaar bekend gemaakt. We hopen dat de loterij ervoor zorgt dat er een hogere opkomst is op de ALV. Vorig jaar waren er behalve de bestuursleden een handje vol leden. Het is "het moment" om je ideeën met elkaar te bespreken, je betrokkenheid te tonen,

dus welkom, welkom op de ALV. Een paar jaar geleden waren velen in rep en roer over de **Rotterdamse Milieuzone**. Gelukkig hoef je je hier geen zorgen meer over te maken. Toch komen er nog regelmatig vragen over de milieuzone. Voor alle duidelijkheid: De milieuzone voor personenauto's in Rotterdam wordt opgeheven. Dat gebeurt in twee stappen. Per 1 juli 2018 worden benzineauto's van vóór 1 januari 1992 weer toegelaten en per 1 januari 2020 worden dieselauto's van vóór 1 januari 2001 weer toegelaten. Dit geeft het Rotterdamse gemeentebestuur aan in het op 26 juni 2018 gepresenteerde coalitieakkoord 'Nieuwe Energie voor Rotterdam'. De milieuzone voor vrachtwagen in de binnenstad en op de 's-Gravendijkwal blijft wel van kracht. Sinds vorig jaar onderhouden wij contacten met de **EEEC** en de **2CVclub.nl**. Deze laatste organiseert veel tourritten. Als lid van 't Ei mag je hier gewoon aan deelnemen. Kijk hiervoor op de site van www.2cvclub.nl. Als laatste vast de oproep om deel te nemen aan de alom geprezen **Wielewaalrit**. Je weet, we verzorgen voor ongeveer 60 verstandelijk gehandicapten een onvergetelijke middag waar

vaak al weken naar wordt uitgekeken. De rit is dit jaar op zaterdag 18 mei en er zijn zo'n 20 / 25 auto's nodig. Laat het vast weten via de site. Dank vast namens de Wielewaalbewoners. Natuurlijk iedereen een mooi voorjaar gewenst met veel sleutel- en Ei-plezier. Met vriendelijke groet, mede namens het bestuur, **Paul Otto**



Rij mee en ontdek Rotterdam

Voor alle Eenden en andere Klassiekers:

EEN RIT VOOR MENSEN MET EEN BEPERKING

Ons traditionele ritje voor de bewoners van de Wielewaal! Wie al eens heeft meegereden weet dat je de bewoners een onvergetelijke middag bezorgt. Dus laat even weten dat je meerijsdt om deze middag weer tot een succes te maken. Namens de bewoners van de Wielewaal vast "Dank je wel" voor je inzet!



AL JAREN EEN BEGRIIP IN DE STAD!

de **AS VZ**  't Eendeï
WIELEWAAL
zaterdag 18 mei **RIT**



Aanmelden en meer info: www.eendeei.nl



Operatie Nachtvlicht op 30 maart

Op zaterdag 30 maart gaat de zomertijd weer in en dat betekent:

Operatie Nachtvlicht. Traditiegetrouw vertrekken we pas nadat de magen gevuld en de goodiebags uitgedeeld zijn. We kunnen alvast verklappen dat de route een industrieel en maritiem karakter heeft en onze eigen Leonardo da Vinci, aka Jan Brandt, de pauze-activiteit heeft bedacht. Dat belooft wat! Gelukkig staan daar leuke prijzen voor de winnaars tegenover.

Heb je je nog niet aangemeld?

Doe dat dan nog snel via de website van 't Ei.



EI-ALLERLEI

Delftse studenten

"Dat de eend ook heel geschikt is om leden van een studentenvereniging te werven blijkt wel uit deze foto. Onze dochter, die in Delft studeert had 'm geleend voor de jaarlijkse kennismakingsweek voor nieuwe studenten. En met succes zo te zien...." Jos Onderdelinden



Yvonne en Frans Tollenaar stuurden ons

deze foto als nieuwjaarswens. Dank! De leukste 1 april grap ooit is weliswaar bekend (in het 'DE EEND' Magazine van afgelopen voorjaar werd de actie ook al beschreven). Maar leuk aan deze foto is de verbaasd kijkende Eendrijder (uit 1970), die de Rijkspolitie-eend inhaalt!



Oud-Ei-lid **Erik Hamburg** zag in de etalage van een Belgische Kunstgalerie deze bijzondere aquarel. Prachtig!



Een paar weken geleden gespot door **Marleen** in zonnig Curacao. Een (huur)end van Duck's United Jaloers!





DE NEDERLANDSE OORSPRONG VAN ANDRÉ CITROËN

Association
CELEBRATION
CENTENAIRE
CITROËN



Ingenieur en genie André Gustave Citroën, in 1878 geboren in Parijs uit een Nederlandse vader en Poolse moeder, reist op jeugdige leeftijd naar Polen en doet daar de vondst die zijn leven zou veranderen: tandwiel met visgraatvertanding die op deze wijze grotere krachten kunnen overbrengen en minder slijtage veroorzaken. Hij koopt de uitvinding, vraagt octrooi aan in Parijs en combineert deze samen met andere toepassingen van ijzer en staal. Deze tandwiel met visgraatvertanding zullen later de oorsprong worden van het Citroën-logo, ook wel 'sergeantstrep' of 'doubles chevrons' worden genoemd. De oorsprong van de naam Citroën ligt overigens in Amsterdam, waar een van de voorouders van André in fruit handelde en als bijnaam Limoenman had. Bij het vastleggen van de achternamen in de tijd van Napoleon werd de naam Citroën gekozen. Als er een manager bij de noodlijdende Mors-autofabriek wordt gezocht, wordt André Citroën (intussen met trema op de e, naar verluidt toegevoegd door de schoolmeester van André die moeite had de naam uit te spreken) voorgedragen en hij zal met zijn bijzondere visie op marketing en publiciteit het tij weten te keren. Het merk wordt zelfs als geheel later door hem overgenomen en zal bestaan tot rond 1925.

Na zijn functie bij Mors wordt André Citroën opgeroepen voor militaire dienst. En hier valt hem al snel op dat er een chronisch tekort aan granaten aan de Franse kant is. Citroën schrijft wat we nu zouden noemen een bedrijfsplan en gaat binnen zijn eigen kringen op zoek naar geld. Met dat alles weet hij de legertop te overtuigen en in 1915 wordt aan de rand van Parijs in de

wijk Javel een complex met groentetuinen omgeploegd, waar niet veel later de granatenfabriek van Citroën zal verrijzen. Voor de productie wordt beroep gedaan op vrouwen - de mannen zijn immers aan het front. Om de arbeidsomstandigheden voor vrouwen prettiger te maken, worden speciale zaken als crèches en winkels in de fabriek geïntegreerd. André Citroën denkt (en hoopt) dat de oorlog met al zijn ellende niet lang zal duren - en hij wil zijn opgedane ervaringen met massaproductie van de granaten dan voor iets anders in gaan zetten. En die ervaring doet hem kiezen voor de auto-industrie. Niet voor de chique, dure modellen, maar voor een volksauto. Met medewerking van auto-ontwerper Jules Salomon wordt de eerste Citroën ontworpen: de 10HP Type A. Een week na het tekenen van de vrede wordt het prototype van de auto, die dan nog als merk André Citroën draagt, 'goedgekeurd'. Het zal dan echter nog een half jaar duren voor het eerste exemplaar aan de ongeduldige kopers kan worden overhandigd. Er ontstaat een grote vraag, aangewakkerd door de bijzondere reclames die het merk vanaf begin 1919 in dag- en weekbladen laat verschijnen. De eerste Citroëns type A waren, in tegenstelling tot wat later graag verteld wordt, slechts in een beperkt aantal kleuren beschikbaar. Zo was de vierzits open torpédo er alleen in het artillerie-grijs, naar verluidt vond een opgekochte partij legerverf op deze manier nog een mooie bestemming. Nederland is een van de eerste landen waar Citroëns werden verkocht; hier werd de eerste importeur eind 1919 aangesteld: N.V. v/h John Moos Automobielhandel-Maatschappij uit Haarlem. De eerste Nederlandse Citroën-koper was Jos Mannaerts uit Tilburg, die toen hij de Parijse autosalon van oktober 1919 bezocht een exemplaar bestelde voor zijn nichtje, dat op punt stond om te trouwen. Nadat begin jaren twintig Martin van der Wal de belangen van Citroën



als importeur heeft behartigd, wordt in 1924 een fabrieksfiliaal aan de Amsterdamse Weteringschans geopend. Een bedrijf dat, zij het op een ander adres, onder de vleugels

van Groupe PSA Nederland nog steeds in Amsterdam gevestigd is. Citroën was dit jubileumjaar sterk vertegenwoordigd op Rétromobile van 6 tm 10 februari 2019 met maar liefst 30 voitures die de geschiedenis van het merk hebben vormgegeven: www.retromobile.fr



Van 19 tm 21 juli 2019 viert Citroën met vele liefhebbers van het merk het 100-jarig jubileum op het circuit van La Ferté-Vidaume, waar ook de 2CV getest is destijds. Inschrijven kan nog tot 30 april via: www.citroencc.com



UITNODIGING VOOR DE ALV

**Agenda voor de Algemene
Ledenvergadering van Vereniging
de Alternatieve Garage 't Eendeëi**

Zaterdag 6 april om 12.00 uur

Het bestuur van Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendeëi nodigt je uit voor de Algemene Ledenvergadering op zaterdag 6 april om 12.00 uur aan de van Helmontstraat. Vanaf vrijdag 29 maart zullen alle stukken t.b.v. de vergadering op de site worden geplaatst, zodat je je eventueel vast kan inlezen.

1. Opening en mededelingen
2. Vaststellen van de agenda
3. Ingekomen stukken
4. Goedkeuring notulen ALV 2018
5. Bestuursverslag 2018
6. Financieel verslag 2018
7. Verslag kascommissie / décharge bestuur
8. Benoeming bestuursleden/verkiezingen*
9. Benoeming kascommissie
10. Reiskostenvoorstel
11. Begroting 2019 en toelichting
12. Samenwerking 2CVclub en EEEC
13. Rondvraag
14. Sluiting
15. Trekking loterij

Agenda ALV

Koffie en Loterij
Leden zijn vanaf 11.30 uur van harte welkom. Er zal koffie, thee en taart zijn.

Leden die zich tussen 11.30 en 12.00 uur melden kunnen gratis deelnemen aan een **mini-loterij**. Aan het einde van de ALV zal de trekking plaatsvinden. De winnaar gaat met een mooie prijs naar huis!

Naast het bestuur zijn ook vele andere actieve 'commissieleden' en vrijwilligers verantwoordelijk voor het wel en wee van onze club. Voor het Magazijn, de box, de bar, de PR, de activiteiten enzovoorts.



Versterking en verbreding is bij alle commissies welkom. Zo zoekt Jim (PR/Clubblad) helpende handen voor de ozo belangrijke publiciteit. Meehelpen met dit Clubblad bijvoorbeeld? Of vind je dat 't allemaal anders en beter kan? Hoe kunnen we 't Ei in stad en land nóg beter gaan promoten? Hoe profileren we ons in de toekomst? We horen het graag. Mail naar redactie@eendei.nl of kom met je creatieve ideeën, opbouwende kritiek, tips en frisse nieuwe inbreng naar de Algemene Ledenvergadering.



Toelichting Agenda ALV

* 8. Benoeming bestuursleden/verkiezingen

Edwin van Baar

Na 3 jaar bestuurslid 'Techniek' te zijn geweest heeft Edwin van Baar besloten zich niet meer verkiesbaar te stellen voor een bestuursfunctie. De afstand huis-'t Ei en andere bezigheden hebben hem dit doen besluiten. Gelukkig blijft Edwin zich wel inzetten voor 't Ei! (sleutelhulp, Ei-professor) Langs deze weg wordt Edwin natuurlijk vast bedankt voor zijn inzet.



Voordracht José Oortwijn

Als nieuw bestuurslid 'Techniek' draagt het bestuur José Oortwijn voor. José heeft diverse functies gehad binnen 't Ei. Hij rijdt eend sinds 1976 met een voorkeur voor de modellen van vóór 1970 en vindt de 2CV een briljante combinatie van techniek en de praktische mogelijkheid om er mee te reizen. Hij geeft sinds 2018 de cursus onderhoud van de carburateur en dit jaar de nieuwe cursus 'rollend gedeelte'.
Zie ook: Statuten VAG 't Eendeëi, artikel 16, lid 3.

Frans van Wittmarschen

Frans heeft ook drie jaar een bestuursfunctie vervuld als penningmeester van onze vereniging. **Frans stelt zich herkiesbaar.**



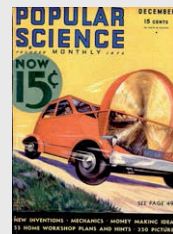
Paul Otto

Ook voor Paul geldt dat hij er een periode van drie jaar als bestuurslid heeft opzitten.

Paul stelt zich ook herkiesbaar.

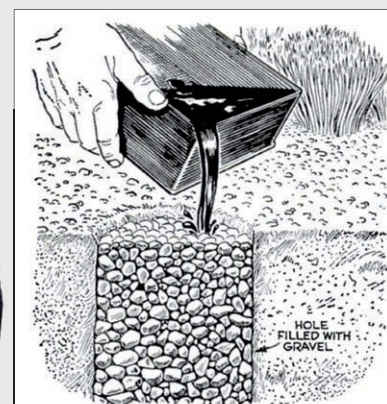


EI-ALLERLEI



Milieutip?

In het Amerikaanse tijdschrift Popular Science, werd in de jaren 50 en 60 al nagedacht over toekomstige vormen van transport, waarbij het milieu ook niet werd vergeten. Tevens handige tips, zoals (in het januarinummer van 1963) 'waar laat je de afgewerkte olie van je Chevy of Buick ' komen aan bod. De oplossing: Gewoon een gat graven, dat opvullen met fijn grind en gieten maar... Ruwe olie pomp je immers op uit de grond, dus geef 't na gebruik gewoon weer keurig terug aan de natuur, zal 55 jaar geleden de achterliggende gedachte zijn geweest.



Disposing of used engine oil can be a problem. Solution: Dig a hole in the ground with a posthole digger and fill it with fine gravel. Then pour in the oil. It will be absorbed into the ground before your next change. Cover the spot with soil.

166 POPULAR SCIENCE JANUARY 1963

Jong geleerd...

Je kunt voor je (klein)kind natuurlijk voor een tientje een plastic kinderstoel bij IKEA kopen, maar de echte liefhebberende (groot)ouder koopt natuurlijk voor 180 euro een trendy 'meegroeierende' TrippTrapp. Daar komen dan nog wel de nodige accessoires bij, zodat het tere babylijfje wat zachter zit op het houten plankje. Bij de BabyDump lagen ze op voorraad in diverse dessins. Voor ons was de keus snel gemaakt: een zitje met 2CV-motief! Ook opvoedkundig van groot belang voor de ontwikkeling. Stamp het begrip 'Eend' er samen met het potje Nutricia Babyfood zo vroeg mogelijk in! In de hoop dat over 18 jaar de keus tussen Tesla model 2037 of 2CV snel gemaakt is.



Waarom Mieke 'verplicht' de cursus Eendologie volgde...



De aanleiding

Ik ben Mieke v.d. Sijde, getrouwd met een Eendoloog en samen in het bezit van een grijze ribbelkap-Eend uit 1957. Ik vind Eend rijden geweldig leuk maar onderhoud en reparatie laat ik graag aan mijn man over omdat ik totaal andere hobby's heb waar ik me graag mee wil bezig houden in mijn vrije tijd. Tot die dag in mei 2018.

Ik was zonder Eendoloog in ons vakantie-huis in Frankrijk en besloot op een zonnige ochtend in mei de eend uit de schuur te halen om nostalgisch met open dak en een frans muziekje croissants en stokbrood te gaan halen in het dorp, 20 min van ons huis vandaan. Tja... de eend startte niet door een slechte accu, dus de Eendoloog bellen. Aan de telefoon werd mij uitgelegd hoe ik de eend via de hulpstartmotor aan de praat zou kunnen krijgen. Dus....contact aan.....slinger op de gleuf van de ventilator en draaien maar. En na een paar keer draaien en een stevige ruk: hoera ! Motor gestart! Maar wat schept mijn verbazing; de Eend rijdt spontaan de schuur van t huis uit, ik kan nog net opzij springen , en ren achter de Eend aan die al tegen de tuinmuur tot stilstand komt met draaiende motor. Ik spring de Eend in, zet m snel in zijn achterruit en zet 'm terug in de schuur met grote schade aan de voorbumper. Tja.....dus dan moet je de Eendoloog in Nederland bellen dat er iets mis is gegaan. En de conclusie: Ik had de Eend per

ongeluk in zijn 1 laten staan en doordat deze een centrifugaalkoppeling heeft reed-ie zo de schuur uit.

Verplicht op cursus

De Eendoloog vatte het sportief op maar had wel 1 voorwaarde: wil jij ooit nog Eend willen rijden dan moet je minimaal net als ik de cursus Eendologie volgen.

Tja....dus ik met lood in mijn schoenen samen met mijn vriend Chris zeven zaterdag-ochtenden verplicht op cursus. Maar wat was dit ontzettend leuk om te doen. We hadden een enorm leuke groep van 19 personen en door de bevoegen leraren Pieter, Jurgen en Hans, hebben we heel veel theorie en praktijkervaring opgedaan.

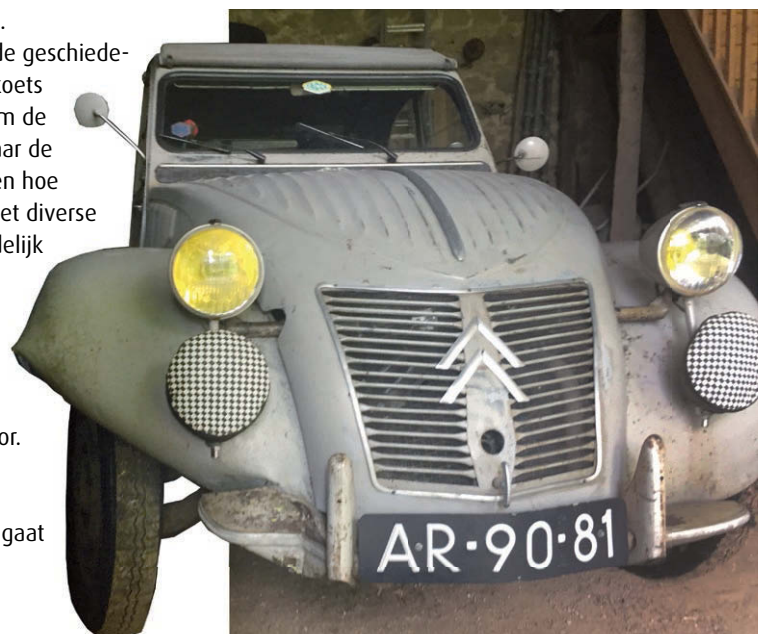
We hebben geleerd over de geschiedenis van de Eend, over de koets en het chassis (hilariteit om de natte doos), we weten waar de roest het eerste ontstaat en hoe je dit moet behandelen met diverse middelen en Owatrol. Eindelijk heb ik door wat er aan de basis van een werkende motor ten grondslag ligt. Ik weet waar 't vlieg wiel zit, de ontsteking, de bougies en ga zo maar door. Ik heb geleerd dat je bijv. je contact niet moet laten aanstaan als je niet direct gaat

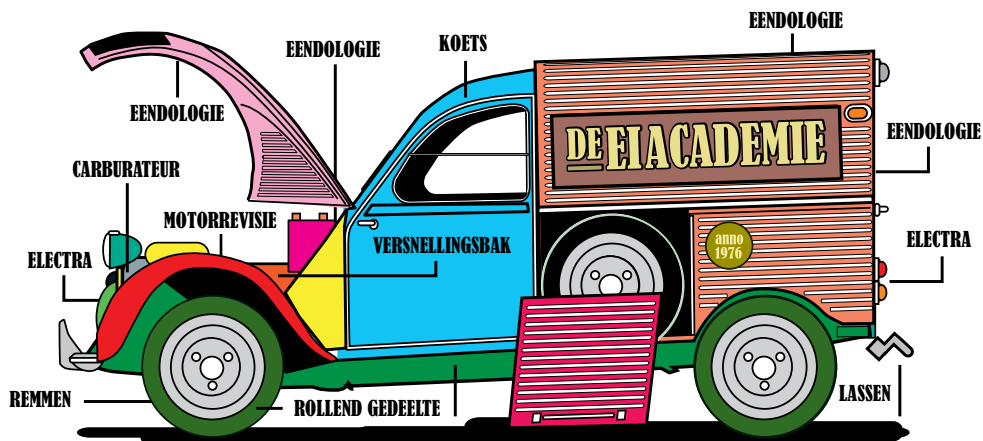
rijden omdat anders je bobine doorbrandt. Dat wanneer je gaat sleutelen het handig is om de min-pool van de accu los te maken voor het voorkomen van kortsluiting. Dat een bahco not done is, dat je met een steek- en ringsleutel veel meer kracht kunt zetten dan met een ratel, maar dat die laatste wel weer erg handig is bij t sleutelen.

Zaterdag de 13e was het examen. Dit begon met theorie, met een aantal gemene instink vragen, maar gelukkig hebben we 't allemaal gehaald! En daarna het praktijk-examen waarbij we de eend een grote beurt moesten geven met hulp van onze docenten en Eendologen. Ik heb toen o.a. geleerd om kleppen te stellen en kon dit direct bij een medecursist weer in praktijk brengen waarvoor ik natuurlijk bonuspunten kreeg ;). Rond een uur of 1, iedereen was nog druk bezig, kwam toch al de uitreiking van onze diploma's onder het genot van Cremant (feestelijke bubbel uit de Bourgogne) met Frans stokbrood en Franse kaasjes. Waarna iedereen weer aan het werk ging. En nu? Weer heerlijk vrij op de zaterdag en tijd voor mijn andere hobby's. En in de vakantie? Dan wordt het verder klussen in de praktijk aan onze Eend uit 1957 in Frankrijk.

Koude of warme motor

De motor daarvan rookt verschrikkelijk en ik vroeg mijn man: Zeg, Paul... hoe heb jij je kleppen gesteld? En wat bleek? Met koude motor, terwijl op blz 46 in het boek Eendologie staat "2 CV's tussen 1954 en ca 1976 worden met warme motor afgesteld" Mijn man natuurlijk helemaal niet blij met deze nieuwe Eendoloog die zich vanaf nu met het onderhoud van de 2 CV gaat bemoeien, of stiekem toch wel een beetje? Ik wil hierbij Pieter, Jurgen, Hans en Paul Otto hartelijk bedanken voor hun geduld, herhaaldelijke uitleg en inzet en ik raad iedereen aan die Eend rijdt om minstens de cursus Eendologie te volgen. *Mieke v.d Sijde*





Een actueel overzicht van de cursusmogelijkheden in 2019

De cursussen 'Versnellingsbakrevisie, Motorrevisie op de woensdag, Eendologie op de dinsdag' en 'Rollend Gedeelte' zijn reeds volgeboekt. De cursus 'Elektra' hebben we helaas wegens gebrek aan inschrijvingen moeten annuleren. Er zijn nog vrije plaatsen in de volgende cursussen: Remmen (1e keer: 11 april), Koets (1e keer: 17 april), Carburateur (25 mei), Lassen basis (1e keer: 25 aug), Lassen gevorderden (25 aug), Eendologie op de zaterdag (1e keer: 7 sept) en Motorrevisie op de zondag (1e keer: 22 sept) Je kan je aanmelden voor een cursus via de site (Ei-academie). Wacht niet te lang met inschrijven, want je weet: **vol is vol...**



De Dyane is een auto voor iedereen.

Ook voor u...



CITROËN



Welkom bij de club!

Lidnr.	Naam	Plaats	
3203	Dolf van den Berg	LINSCHOTEN	Lid
3205	Hans van den Berg	HONSELERSDIJK	Lid
3206	Daniël Lehmann	ROTTERDAM	Lid
3207	Benno Hendriks	HILVERSUM	Lid
3208	Matthijs Bloem	ROTTERDAM	Lid
3209	Yoeri Vijn	GOUDA	Gezinslid1
3210	Jan Jaap van Dijk	AMSTERDAM	Lid
3211	Tanguy Cage	DEN HAAG	Lid
3212	Iet van Vuuren	UTRECHT	Lid
3213	Wim Theil	WASSENAAR	Lid
3214	Marcel van Leeuwen	PIJNACKER	Lid
3215	Jacqueline Diepen	St.Denis de Jouhet	Lid
3216	Marco Gombault	DINTELOORD	Lid
3217	Luit Westendorp	MAASSLUIS	Lid
3218	Patrick de Muijnck	ADEGEM	Lid
3219	Frank Vijn	GOUDA	Gezinslid2
3220	Adriaan Mol	NAIROBI	Lid

We hebben de afgelopen maanden weer vele nieuwe leden mogen verwelkomen. Het gaat dus erg goed met onze vereniging! Leuk te zien op de ledenlijst is dat onze leden werkelijk overal vandaan komen, dus niet alleen uit de regio 010, zoals je misschien zou verwachten. Het merendeel woont elders in NL of in andere Europese landen. Of zelfs andere werelddelen, zoals Henk Langenfeld uit Curaçao.



EI-ALLERLEI

Wat moeten we hier nou weer van denken? (Gezien in de kiosk: Het Maart 2019 -nummer van Quest)



Gezien op Marktplaats:
Carnavalswagen



(p.n.o.t.k)

Kenmerken

Conditie

Gebruikt

Beschrijving

Carnavals wagen 2cv met ober en kok



Te huur: De Ei-Autoambulance

Onze "EI" autoambulance is geschikt voor het vervoer van alle A-typen. (2CV, Dyane, Besteleend, Acadiane, AMI, etc). De autoambulance wordt verhuurd aan uitsluitend EI-leden en kan maximaal voor 1 week aansluitend gehuurd worden. Alle informatie vind je op onze website: eendeei.nl



13 april: Taxatiedag bij 't Eendeei

Opgeven en meer informatie:
www.eendeei.nl > activiteiten > taxatie





“Bij een 18pk moet ie wat verdiept in de carterboring liggen maar bij een viertje of zesje moet ie weer gelijk liggen met de rand van de boring om z'n werk naar behoren te kunnen doen...AARRRGGGHHH..”

Jan Brandt schrijft van zich af... (deel 2)

Jan Brandt is een soort Leonardo da Vinci; sterrenkundige, graficus, uitvinder, bouwkundige... En al sinds eeuwen gepassioneerd lid van 't Eendeei. Natuurlijk kent hij alle geheimen van de 2CV en kent ieder schroefje en nippeltje. Qua motoren is de 18pk en het 'viertje' zijn favoriet, alleen dat 4-motortje zou wat sneller mogen... Jan zou Jan niet zijn om zich daar volledig op te storten. Met als resultaat: een heus Powermonster. Jan legde in deel 1 van zijn grote knutsel-logboek (zie het maantnummer van 2018, en ook te lezen op de website / Ei-krant maart) alles gedetailleerd uit, maar het verhaal gaat verder: In dit nummer meer wetenswaardigheden over zijn opvoerlusten van zijn brave Viertje Bestel....

Over opgevoerde Viertjes

Jan vervolgt zijn verhaal: “En Ja....ja...ik weet het...laat de witjassen en platspuiters maar komen....natuurlijk, als je met een viertje harder wil, dan ros je gewoon dat viertje (435cc) eruit en plant je heel eenvoudig in een paar uurtjes sleutelen een zesje (602cc) in het vooronder. Maar ja....dat vind ik dus “the easy way out”, eendologisch vals spelen en vooral een hele saaie, de zintuigen der eendtechnische nieuwsgierigheid totaal niet prikkelende oplossing!! Zoals eerder gesteld, ben ik dus in principe echt zeer content met de plezante prestatie's van het kleine zachtgierende 435cc slappatsertje daar diep in het vooronder...maar ja, dit gezegd hebbende zou...net zoals voor het 18pk'tje....net effe een beetje meer “oemph” bij windje tegen en zo toch eigenlijk best wel heel prettig zijn.”

Oh ja...enne...toch nog effe voor alle duidelijkheid aan alle “435cc ongelovigen” onder ons, het eerste (originele) 435cc blokje heeft braaf de 100 000km volgemaakt en is alleen maar “op de plank ge-eindigd” omdat ik toendertijd puur bij toeval de kans kreeg om een spiksplinternieuw in krat 435cc blokje aan te schaffen! Dit tweede blokje staat dus nu “net ingereden” op 60 000 kilometer en dus is er ook hier, net zoals met het heilige 18pk'tje, in principe geen reden tot “uit het vooronder lepelen”....BEHALVE....als het eventuele alternatief echt “eendologisch interessant en gruisig makend is”....enne....toen kwam het idee naar boven drijven om te kijken



of het wellicht lollig en technisch haalbaar zou zijn om op de draaiende gedeelte van het originele viertje de zuigers en cilinders van een zesje te plaatsen....en zo een soort van “epo-viertje”...“een superviertje” danwel een “Vijfje” of hoe je dit blokje ook moge noemen, op de wereld te zetten.

Dit “vijfje”, “een viertje met ballen”, zou dan een blokje worden met het draaiend gedeelte van het viertje, slag 59mm (viertje) en de zuigers en cilinders (op een draaibank ingekort) van een zesje, boring 74mm(zesje) om zo een (nieuwe) cilinderinhoud te krijgen van 507cc. Het grappige doet zich nu voor dat deze boring en slagcombinatie in “Citroen-land” toch niet zo geheel onbekend is, daar de “oer GS”...de GS 1015 uit 1970, uitgerust is met een eveneens hoogtoerige en ozo smeug lopende 1015cc luchtgekoelde viercilinder boxermotor met dezelfde boring en slag....ofwel op papier is het “vijfje” dus eigenlijk een halve GS 1015!!

Afijn en nu maar eens effe rustig het uiteindelijke “recept” doorspitten.

Basisblok/draaiend gedeelte (krukas..nokkenas): 2CV4 (het originele besteledenblok met 110 000km), **Zuigers en cilinders (gebruikt):** 2CV6 (compressieverhouding 8.5), **Cilinderkoppen (nieuw):** 2CV6, **Kleppen, zuigerveeren (Nieuw-Burton):** 2CV6Brilrubbers, **pakkingen, keerringen (nieuw-Burton):** 2CV4 **Gereviseerde enkelvoudige Solex 34 PICS carburateur** **Uiteindelijke sproeierbezetting:** **Stationairsproeier:** 40 Progressie-sproeier: 0.65 (=stationair sproeier van een volkswagenbusje T2) **Hoofdsproeier:** 180 Remluchtsproeier: AC **Luchtfilter:** K&N high capacity sport luchtfilter (Peugeot 107) **Oliepomp:** 602cc M4 Ami 6 (hogere capaciteit vergeleken met standaard 2cv4 oliepompe) **Oliekoeler:** 2CV4 **Vliegwielen** is van het viertje...en dus is er feite een lichter vliegwielen gemonteerd.



Koelblik en ventilator: 2CV4 **Kachel-potten plus uitlaat van het viertje....** **Ontsteking:** 1.2.3 EVO ontsteking... **ontstekingscurve:** Tune up 5 **Bobine:** ECAS 12Volt gel bobine... **Bougies:** NGK bh 6 HS

Bij de 2CV6 cilinderkoppen moesten de (langere) stoterstangkokers en het brilrubberaandruk-veersysteem (scrabble woordwaarde VEEL!!) worden aangepast c.q. ingekort om een en ander goed passend te krijgen op het draaiend gedeelte van het 435cc blok-

kie. Tevens moesten dus de (veel langere 2cv6 slag, 70mm, versus 59mm slag, 2cv4) cilinders op de draaibank passend gemaakt worden voor montage op het draaiend gedeelte van het vier blokje. Om dit te bereiken moest er 1 rij koelvinnen van 602 cilinder worden “opgeofferd”. Een en ander is bepaaldelijk NIET zonder slag of stoot gegaan....een heel gepiel, gepas en gemeet om alles goed passend te krijgen...ter bekoming van een soepel ronddraaiend blokje te, zonder enge rattelende en rammelende bij-geluiden.

Afijn...blokje ingebouwd en met de billen geknepen en met de vingers gekruist starten maar die hap....enne, verbazing oh vreugdevol verbazing...hup meteen aanslaan ook nog eens idioot prachtig (stationair) lopen, zonder ook maar enig enig bijgeluidje....wow, dat was nog eens een leuk begin! De pret zou echter helaas niet echt lang aanhouden want tijdens de op zich zeer geslaagde proefrit (kolere, wat een prestatie-verschil met het 435cc origineel!!) besloot de new old stock krukas (vliegwielen zijde) oliekeering de geest te geven en ben ik na slechts 15km proefrijden uiteindelijk met een wel zeer droge oliepeilstok weer thuis gekomen...oeps, einde euforie...grrrr!! Blokje er dus weer uit...nieuwe keerring gemonteerd....blokje er weer in....en hup op weg voor een tweede proefritje... en nu.... krachtterm... krachtterm.... krachtterm... na slechts een kilometer of 30 of zo weer olie op straat... aaarrggghhhhh.... krachtterm... krachtterm... krachtterm....weer die stomme zelfde (nieuwe) oliekeerring!! Zucht...het nog resterende piepkleine beetje moed c.q. euforie was nu dus echt helemaal met alle royaal weglekkende motorolie weggespoeld.

Zo ontzettend gefocust op onvermijdelijke en verwachte narigheid van “afstotings-verschijnselen” vanwege het onwettelijk samenvoegen van 435 en 602cc onderdelen en wat krijg je...iets heel kleins stoms wat met “normaal sleutelen” te maken moest hebben...maar...grrrr... wat dan toch?? Afijn...het blokje er dan maar weer (in no time...lang leve de routine!!) uitgeleend om er uiteindelijk na langdurig speuren in de literatuur er achter te komen dat er een klein montage-verschil blijkt te bestaan tussen het monteren van een oliekeerring bij een “oude generatie Eend” (425cc...12/18pk'tjes) en bij een “nieuwe generatie Eend” (viertjes/zesjes). Bij een 18pk mag/moet ie wat verdiept (3mm) in de carterboring liggen maar bij een viertje (en Zesje) moet ie gelijk liggen met de rand van de boring om z'n werk naar behoren te doen...aarrrggghhh... je mot het maar weten en achteraf wist ik dat ook wel...maar ja...in het heetst van de strijd en in alle opwindning vergeet den nedrigen mensch ook wel eens wat!!





Maar goed....Oliekeerring numero drie nu op juiste manier gemonteerd en alle problemen als sneeuw voor de zon verdwenen?! Yeah right, my ass....niet dus....want bij de eerste startpoging na het wederom inbouwen spoot er....harde krachtterm....heel harde krachtterm....weer/nog steeds olie uit het blokje....aaarrggghhhh..pillen, heel veel pillen graag...om volledig knettergek van de worden....edoch, nu kwam de olie er ergens aan de voorkant uitgespoten.....Afijn weer vrolijk (nah??)zoeken...vloeken...zoeken...vloeken en nu bleek dat ik de olieleiding die de verbinding vormt tussen het blok en de cilinderkoppen door ondergetekende net effe iets te voorzichtig en dus niet vast genoeg was aangedraaid...en jemig de pemig...daar staat me daar toch een kracht op, zeg!! Afijn, olieleidinkje vastgedraaid...enne...sindsdien (en we zijn op het moment van schrijven alweer een jaartje en 10 000 kilometers verder)...oh joy..oh joy...kurkdroke eendenbilletjes!!

De eerste 100 kilometers waren dus op z'n minst..eh...envervend te noemen...maarre daarna hebben zich er...effe afklappen...totaal geen vreemde enge eendenverschijnselen meer

beneden wil gaan. Omdat een benzine-luchtmengsel een bepaalde vast brandtijd heeft zorgt het vervroegingsmechaniek ervoor dat als het toerental omhoog gaat de ontsteking automatisch steeds meer wordt vervroegd. Bij een conventionele contactpuntjes ontsteking zorgen de twee vlieggewichtjes achter de onderbrekernok ervoor dat die onderbrekernok een stukje kan verdraaien. Bij de 123 ontsteking gebeurt dit volledig digitaal, zonder ook maar een enkel bewegend onderdeelje....en daarom past de 123 ontsteking, mijns inziens, ook zo uitstekend bij de 2CV...waarbij het doel van de ontwerpers was om zo weinig mogelijk aan bewegende delen zoveel mogelijk functie's te laten bewerkstelligen.

Het "probleem" bij een (oude niet danwel gedeeltelijk digitale) conventionele auto als de 2CV is....dat de enige pingelsensor in dit geval het menselijke opmerkingsvermogen (het luisterend oor!!)is...en dat Citroen daarom voor de mechanische zekerheid altijd vrij "tamme" = veilige ontsteekcurves heeft gehanteerd.

De 123 evo ontsteking heeft "voor de ervaren tune up liefhebber" naast die standaard fabriekscurves ook nog vijf steeds "heter wordende" curves in de aanbieding. Bij mijn superviertje ben ik er al snel achter gekomen dat de meest hete tune up curve (samen met de 123 evo extra vacuümvroeging) welliswaar een pittige maximum vervroeging

lezen en wanneer nodig te wijzigen door simpelweg die beide "stootlijpjes" naar binnen danwel naar buiten te verbuigen.

Bij de 123 ontsteking kies je als je niet tevreden bent...voor een andere ontsteekcurve door dat bezopen kleine witte (aanwijs)schroefje in het 123 ontstekingshuis een slagje (of veel) te verdraaien. Afijn...tot zover het ontsteekgedoe.

Het andere "tune up gebeuren", iets wat mij wel behoorlijk veel tijd (en testkilometers) heeft gekost, dat is het "inrichten" van de carburateur. Yep...ik hoor het vaak...van een carburateur moet je afblijven...maarre die (ongefundeerde) mening kan van mij echt meteen de Oude Maas in!!

Ik ben een 100% "prinses op de erwt" als het gaat om een "lekker rechervoet-gevoel"...Ik rij heel mijn leven al op mijn sokken danwel met blote voeten...enne...ik geef gas met mijn grote teen...enne...als ik ook maar aan gasgeven denk dan moet ie al reageren als het aan mij ligt!!!

Ik ben er door het nodige aan dagelijkse praktijk-irritatie's, schade, schande en een heleboel lees en rondvraagwerk (o.a. bij Alex van the Burton boys and girls) wel achtergekomen dat mede in relatie tot de aard van de moderne benzinesoorten, de standaard sproeierbezetting van gemiddelde 2cv-carburateur mijns inziens "op zijn minst het nodige te wensen overlaat"!!

De meest slimme en efficiënte manier om rap tot de juiste sproeierbezetting te komen is door je versgebouwde eendenblokkie op een motorentestbank door een expert door te laten lichten...danwel...als je blokkie alreeds in het vooronder ligt....dit te laten doen door diezelfde expert met behulp van een zogenaamde mobiele uitlaatgastester.

De "kunst" van het "inrichten" van een carburateur is om over het gehele toerengebied het zogenaamde "ideale mengsel" te verkrijgen. Iets wat in een moderne auto met benzine-injectie wordt verkregen met behulp van een inspuitscomputer en een hele kudde aan sensoren. Dat zogenaamde "ideale mengsel" is iets van 13.4 delen lucht op ene deel benzine...enne...in een carburateur-auto is dat eigenlijk nooit helemaal ideaal te krijgen.

In een carburateur-auto is de beste afstelling "net iets aan de rijke kant van dat ideale mengsel". Een iets te rijk mengsel verdient de voorkeur boven een te arm mengsel omdat bij het verbranden van een te arm mengsel de temperatuur in de cilinder vaak uit de hand lopend te hoog kan worden...met alle mechanische schade van dien.

van bijna 40 graden geeft...maarre....zelfs dan is het brave brulblokje tot op heden helemaal "pingelvrij" gebleken.

Overigens....het bepalen hoeveel je ontstekingsmechaniek vervroegd en bij welk toerental, krijg je voormekaar door verfstreepjes op je vliegwiel te plaatsen en daarna met behulp van een stroboscoop met draaiende motor (van stationair tot zo'n 4500 toeren) vast te stellen hoe de ontsteking zich gedraagt. Moet het ouderwetschen "pennetje vliegwiel-gaatje" dan helemaal de oud ijzer bak in?? Nope...bepaaldelijk niet...want met het pennetje-vliegwielgaatje hebbie je enige echt duidelijke merkpunt t.o.v. het bovenste dooie punt van je blokkie. Van daaruit kan je eigen ontstekings-gradenboogje op je vliegwiel "tekenen"...waarbij een vliegwieltand plus de daarnaast liggende holte ongeveer 3 graden is. In de goeie ouwe tijd zonder "elektrospeelgoedjes" moest/kon je een wijzerplaat plus "grote wijzer" op de onderbrekernok monteren en dan de grote wijzer zodanig verdraaien tot de vervroegingsvlieggewichtjes tegen de lipjes op het nokkenas-uiteinde komen te rusten...om de maximale vervroeging af te

voorgedaan.....en heb ik me de eerste 5000 kilometers vooral beziggehouden met het "tunen" van het superviertje...enne...met "tunen" bedoel ik dan net zolang experimenteren met ontstekings-curves en sproeierbezettingen tot ie helemaal perfekt aan mijn rechervoet hing!

Wat die ontstekingscurves betreft biedt de 123 Evo ontsteking naast de standaard ontstekingscurves voor alle A-type blokken ook nog een hele serie ontstekingscurves voor ethanol gestookte A-type blokjes en nog een setje curves voor opvoerdeoleinden.

De (zwarte) "kunst" achter bij het bepalen van de meest efficiënte ontsteekcurve zou zich best wel kunnen laten omschrijven met de kreet "rijden op de pingelgrens"....

Benzinomotoren functioneren hun meest efficiënts door ze net tegen de pingelgrens aan te laten functioneren.

De ontstekingscomputer regelt dit zo vroeg als maar mogelijk is laten vonken van de bougies met behulp van een zogenaamde, in het motorblok ingebouwde pingelsensor.

Als een benzinemotor aan het pingelen slaat dan laat het vervroegingssysteem van de ontsteking de bougies te vroeg vonken.

Pingelen is een zeer onwenselijk verschijnsel waarbij het benzineluchtmengsel op al op maximale sterkte is, terwijl de zuiger, al omhoog gaande, het benzine-luchtmengsel nog aan het comprimeren is.

Het brandende mengsel probeert dan met alle macht de omhooggaande zuiger alweer naar beneden te "rammen" terwijl dit op dat moment nog niet gewenst is.

Te lang doorrijden met een te vroeg staande ontsteking (pingelend en wel) is vragen om gaten in zuigers en zo....en dus...not funny!!

In het ideale geval moet het benzine-luchtmengsel na tot ontbranding te zijn gekomen precies op z'n sterkst zijn als de zuiger net weer naar



...en wij lezen vol bewondering mee....

Bij een (iets te) rijk mengsel speelt de benzine ook een beetje de rol van inwendige koelvloeistof en zo worden te hoge cilindertemperaturen vermeden.

Bij een injectieblok kun je met behulp van de computer bij elke klap met het aangezogen mengsel steeds maar weer net aan de veilige kant van de gewenste cilindertemperatuur blijven. Tevens zorgt zo'n insluiting er bij een auto uitgerust met een katalysator (zo'n uitlaatgas-reinigings module gemonteerd in de uitlaat) ervoor dat het gas dat zich heeft gevormd "na de klap" zo schoon mogelijk is...en dat is...met de groeten aan Tante Pex...mag ik effe overgeven dat ik dat nu echt hier ook ga zeggen...beter voor het milieu.

Daarom is een Eend met benzine-injectie en katalysator ook eigenlijk best wel hartstikke stoer als je bedenkt dat ons nedrige 2CV-blokje ergens halverwege de twee wereldoorlog bijkans in ene weer tijd is ontworpen door dat racewagenmoteren-genie Walter Becchia en nu anno 2017 nog steeds vrolijk kan meedoen met al die moderne sjoemelsoftware-blokjes..... In elk geval iets waarmee je, als immer geplaagd 2cv-coureur/coureuze, je collega modern blik-bluf-piloten een lekkere stevige verbale hak mee kunt zetten bij zo'n onvermijdelijke "kroeg-discussie".

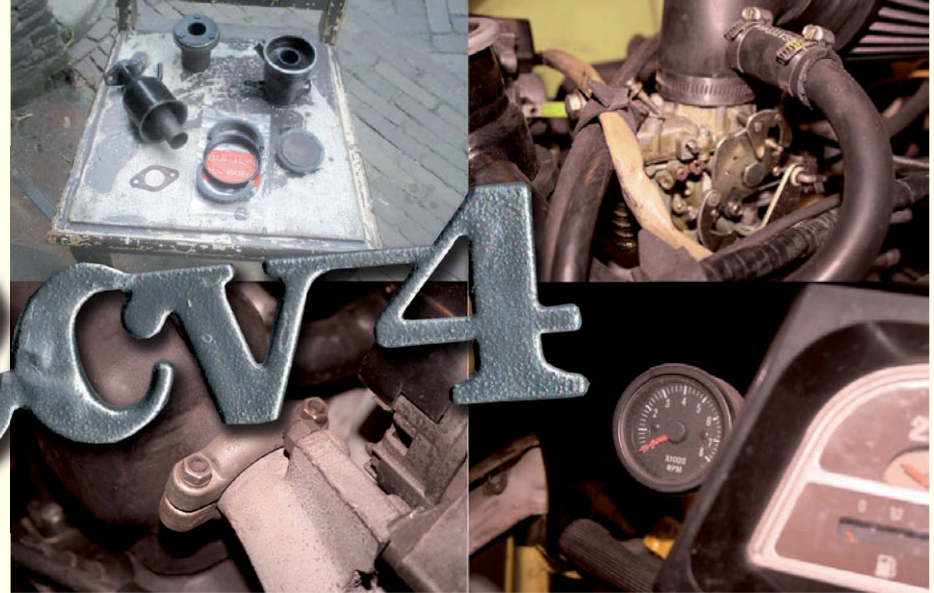
Maar goed...en nu weer terug naar de benzine-voorziening van het superviertje. Bij gebrek aan fraaie moderne uitlaatgastesters is naast het recherpootgevoel de kleur van de bougie enige andere "parameter" waaraan je kunt zien en voelen of het hele verbrandingsgebeuren ok is. We kunnen even kort door de bocht stellen dat er in "2CV-land" drie types carburateurs voorkomen. Op de 425cc eendjes de (enkelpoort) solex 26 en 28 IBC carburateurs en op de 435 en 602 cc eendjes de enkelpoort 34 PICS en dubbelpoorts 26/35 CSIC carburateurs.

Die dikkere dubbelpoorts, of zo U wilt, dubbeltraps carburateurs vind je voornamelijk op de latere 602cc eendjes.

Nu heeft de carburateur de (moeilijke) taak om over het gehele toerenbereik altijd het meest juiste/effiente/zuinige...etc...etc...etc...benzine-luchtmengsel te geven...enne...bij dit type carburateur gebeurt dit middels twee danwel soms drie vaste benzine-sproeiers met een door de fabriek zo goed mogelijk gekozen diameter van het sproeierdoorlaat-gaatje. De kreet "sproeier" is eigenlijk een beetje incorrect gekozen want een sproeier in een carburateur sproeit namelijk helemaal niet. Een carburateursproeier heeft een zuiver gecallibreerde doorlaat waardoor benzine heen wordt gezogen door de lucht "die langs het sproeiergaatje stroomt"...de lucht die door de naar beneden gaande zuiger die cilinder in wordt gezogen.

Monteer je nu "een grotere sproeier" dan monteert je in de carburateur een ander "messing-kleurig schroefpiepje met een groter doorlaat-gaatje" inplaats van de het "messingkleurig schroefpiepje" dat er al zit...en dan wordt er door de langsstromende lucht meer benzine meegenomen...en dan krijg je een al dan niet beter mengsel.

Nu dienen we als het gaat om de juiste sproeier-bezetting c.q. mengselvorming, weer even kort door de bocht, drie toerengebieden te onderscheiden...stationair draaien, het overgangsgebied tussen stationair draaien en vollast draaien en het echte vollast draaien.



“De theoretische top van 122,5 kilometer per uur zou in superviertjes-uitvoering zomaar haalbaar kunnen zijn”

Behalve bij de 34PICS carburateurs word het gehele toerengebied van benzine voorzien door TWEE sproeiers....de stationair sproeier regelt het stationair lopen het het overgangstoeengebied hier pal boven (ergens tussen 750 en 1500 toeren per minuut)...waarna bij het hier weer bovenliggende toerengebied, zeg maar het echt werkgebied (tussen 1500 en de 7000 tpm), van benzine wordt voorzien door de zogenaamde hoofdsproeier.

Bij de 34PICS carburateur zit er naast een stationair sproeier en de hoofdsproeier ook nog (en tevens heel fijn!!!) een derde, te weten een zogenaamde progressie-sproeier waarmee je onafhankelijk van de stationair sproeier de benzine voorziening in het laagtoerige overgangsgebied kunt regelen....

enne...dat is in zoverre heel ontlelijk prettig want als er iets is waar ik echt een grote gruwelijke gruwelhekel aan heb...dan is dat "even inhouden" als je van stationair draaien wilt optoeren. Zeg maar je staat bij het stoplicht...het licht springt op groen....je duwt met je grote teen op het gaspedaal...en dan valt ie even weg met zo'n vreemd irritant niezend geluid...en zo wordt dit verschijnsel ook genoemd.."niezen in de carburateur"...en dat niezen heeft in principe twee oorzaken.

De ene is speling op het gasklep-asje waardoor er valse lucht onder de gasklep door mee naar binnen wordt gezogen...waardoor het door de progressie-sproeierfunctie van de stationairsproeier danwel van de aparte progressie-sproeier te kort schiet, als in te weinig benzine afgeven voor de juiste klap, met dat even heel kort (maar...vind ik, prinses de eenden-erwt op...grrr...heel hinderlijke) uitvallen van de motor.

Slijtage-spling op de gasklep-as is iets zeer onwenselijk en kan alleen maar verholpen worden door een andere/nieuwe carburateur aan te schaffen danwel door je ouwe afgeleefde gasfabriekje even resoluut ende totaal te (laten) reviseren.

Naast dit hinderlijke uitvallen van de motor loop je ook nog een ander risico door maar door te blijven rijden met een uitgeleefde carburateur en dat is dat er door dat alsmaar aanzuigen van te veel lucht (valse lucht) je eigenlijk permanent aan het rijden bent met een te arm mengsel. Een (te) arm mengsel is voor een moderne zogenaamde "lean burn engine" geen probleem maarre in ons braven ouderwetschen eenden-blokje kunnen er dus wel problemen ontstaan vanwege die eerder genoemde hoge/te hoge cilindertemperaturen die een te arm mengsel nu eenmaal met zich meebrengen.

Ofwel....check toch zo nu en dan eens "voor de leut" of er al dan niet (te veel) speling zit op je gasklep-asje....heb ik ook gedaan bij mijn originele 435cc carburateur die er toch alweer 160 000 kilometer op had zitten...en die dus ook al een beetje last had gekregen van dat stomme "niezen in de carburateur".

Deze heb ik dus resoluut vervangen voor een hele fraaie gereviseerde 34PICS carburateur uit het magazijn (Evert...op z'n minst een standbeeld voor de tip!!)...en toen....

was dat hinderlijk carburateur-nies-gezeik nog niet over....aarrrrghhhhhh. Nu had/heb ik in mijn eigen magazijntje nog een leuke kudde aan welliswaar gare...maar toch...34PICS carburateurs liggen enne...toch maar eens gekeken hoe het zit met het aantal "smaken" aan progressie-sproeiers. Welnu....dat blijken er een heleboel te zijn varieerend van een piepkleine super-rechterpoot-irritatie 0.42 gaatje tot aan een net te hoegen 0.57... maarre allemaal niet goed voor mijn rechterpoot prinsessenwensen!

Nu had ik met een modelbouwboortje natuurlijk zo'n oude magere "no good" progressie-sproeier kunnen opboren maarre...toch maar eerst gechecked of er wellicht "in de commersie" een oplossing te vinden was.

Ik heb vervolgens een stevig avondje over het net gesurfd op zoek naar alles wat maar een beetje naar solex-sproeiers wenste te rieken...en uiteindelijk....loo and behold...op een Volkswagen hotrod-site nota bene....een stationair sproeier 0.65 voor een volkswagenbusje type 2 gevonden die qua maatvoering gelijk is aan de progressie-sproeiers van de solex34PICS carburateurs. Bestellen, monteren, rijden...juichen!! Ofwel...oh wat neemt ie nu heerlijk over...probleem opgelost!!!

Het bepalen van de juiste maat stationair ging wat dat betreft een heel stukkie makkelijker. Voor de stationair sproeier heb ik doelbewust

de kleinst beschikbare (40...er bestaat ook nog een 42.5)gekozen om eventueel milieu-gezeik bij de APK voor te zijn. Hoewel je met de stationair-mengselregelschroef je natuurlijk nog de nodige speelruimte hebt om de stationairloop helemaal naar je eigen hand te zetten. Met sproeierte 40 loopt het superviertje in elk geval boterzacht en bij de eerstvolgende APK zie ik wel of dat ok genoeg is.

Voor het bepalen van de juiste maat hoofd-sproeier is, bij gebrek aan eigen uitlaatgastester, de kleur van de bougies het enige waar je op af kunt gaan. Rondsnuffelend op een paar heel informatieve websites voor het opvoeren van Amerikaanse dragrace V8-motoren kwam ik erachter dat het monteren minimaal 15 % grotere hoofdsproeiers zeer lonend blijkt voor het prestatie-niveau van deze oude benzine-V8-krachtpatser, vanwege de veranderde (lees: minder knalkrachtiger) samenstelling van de huidige benzinesoorten...enne...als dat goed is voor een zo'n sappig V8brulblok, zou dat ook zomaar wellicht "gezellig kunnen zijn" voor een piepklein, maar bijna net zo'n grote bek hebbend, 507cc supervier-blokkie. En aldus geschiedde.....oude 435cc hoofdsproeier 155 (de smaken 160 en 165 kom je ook nog tegen) eruit om uiteindelijk met een 180(!!) te eindigen.

en...NEE...het superviertje is met deze ingreep... NIET...in een zuipschuit veranderd, integendeel zelfs, getuige twee brandschone bougies, een glorieus ritje met de mobiele Burton uitlaatgastester (Dank,Alex!!) en een gemiddeld benzine-verbruik van 1 op 18, iets wat in het licht van de zeer verbeterde prestatie's vergeleken met het 435cc viertje, juist een behoorlijke verbetering genoemd mag worden!!

Tot slot van dit hele techno-verhaal nog iets "zorgelijks" aangaande dat "bougie'tje interpreteren". Ik kan me vergissen maarre...ik ben na een dik half jaartje "bougie'tje gluren" tot de conclusie geraakt ende gekomen dat al die oude foto-collages "van vroegah" van bougies in verschillende staten van "verval" die in druk en op het internet te vinden zijn niet echt meer van toepassing zijn bij het correct kunnen beoordelen van bougies vanwege...en daar is ie weer...de blijkbaar toch behoorlijk veranderde receptuur van de moderne benzines. Vooral het ouderwetse oordeel vellen aan de hand van de isolatorneus is volgens mij totaal niet meer van toepassing. Volgens "de oude boekjes" dient deze bij een correcte afstelling lichtbruin danwel lichtgrijs te zijn...Welnu...na het geslaagde ritje met de mobiele uitlaatgastester van Burton toch maar (weer) eens de bougies eruit getrokken (iets wat ik het afgelopen half jaar tijdens het carburateur tunings proces trouwens zoiezo heel vaak heb gedaan!!) enne...weer, danwel nog steeds maar weer...ijsbeerwitte isolatorneus met omringd door een vaal zwarte...GEEN ROET AFGEVENDE...bougie-buitenkant (daar waar de massa-elektrode op zit) en een massa-elektrode waar het vale zwart in de bocht van de massa-elektrode overgaat in de eerder genoemde lichte bruine danwel lichtgrijze kleur. ZO...hoort een hedendaagse bougie eruit te zien!! Vanwege die "ijsbeerwitte" isolatorneus, volgens de oude manier van "bougie'tje kijken" te interpreteren als rijden op een veels te arm mengsel, heb ik in het begin in totale verwarring rondgepruteld met hoofd en progressie-

sproeiers zo groot als zwarte gaten...gevolg: steeds maar weer die witte isolatorneus maar nu bougie-elektrodes helemaal bedekt met een dikke laag roet....Helemaal fout!!!

Op het internet is aangaande deze bougie-materie helaas nog steeds maar bar weinig vernieuwends te vinden...behalve dan op enkele websites van in het bouwen van dragrace-motoren gespecialiseerde high tech yankee bedrijven. Overigens...zeer leerzaam en aangenaam leesvoer. Afijn...ik kan mij natuurlijk vergissen...Hoewel, ik weet het eigenlijk zeker van niet...want het superviertje loopt braaf en als een speer...maarre...er is vanwege die moderne benzines volgens mij echt "iets" aan de hand in "bougie-land". Eh...ben ik nu de enige die tegen maffe verschijnsel is aangelopen of zijn er meer mensen bij het Ei (of elders) die dit ook al opgemerkt hebben c.q. hier kennis van zaken hebben gekregen of weten waar je aangaande deze materie kennis van zaken kunt opdoen??? Gaarne feedback...zou wellicht handig kunnen zijn voor een gezonde eendologische toekomst.

Zo...uitgekwaakt, althans wat de techniek betreft...en nu de brandende hamvraag..... Is het project superviertje een geslaagd project?? Heeft al dit gesleutel en gemodificeer "iets" teweeg gebracht?? Hoe rijdt het voorheen viertje, nu superviertje?? Tja...en hier stuit ik op een petite problème...nou eigenlijk eerder une tres plus grande problème...want...eh...ik kan namelijk in mijn, me dunkt, niet onredelijk rijkgesorteerde vocabulaire eigenlijk simpelweg geen superlatieven vinden om het rijgedrag van het superviertje te omschrijven... wat een "halucinerende pillen-party voor mijn rechterpoot" zeg...ongelofelijk!

Normaal (435) als ik optrek bij het stoplicht aan het begin van de rondweg (de N3 langs Dordrecht) komt al het achter mij optrekkende moderne PK-grut mij in no time voorbij blazen...maar nu maak ik het regelmatig mee dat de ingezette inhaalpoging wordt opgegeven...wow...pillen en veel graag!! Of....het viertje, de vierde versnelling, de snelweg en windje tegen....normaal gesproken niet

de meest gelukkige combinatie, is nu verworpen tot een waar feest voor de rechterpoot en tevens ook voor de visuele zintuigen...want...eh...hoe "chill" is het om de naald van de snelheidsmeter in secondes van links naar rechts te zien hollen in plaats van in kalenderjaren!!! Nu kan ik em zelfs "alla het nieuwe rijden" bij 50 al in z'n vier (2500 tpm!!) zetten....normaal gesproken een dodelijke handeling....en nu...komt de naald bij een heel klein beetje gasgeven al zonder problemen vlot uit de hoek!! Laatst onderweg naar zeeland met windkracht zes tegen (ik zoek nu juist die dagen uit dat ik felle wind tegen heb...voor de lol!!) liep ik in op een "kudde caravans", op zich al een wonder, die met 90 onderweg waren naar de kust. Normaal gesproken zou ik in operste geluk mijn handen ten hemelen hebben geheven, daarmede mijn knokkels bezerend aan het blikken besteleendendakkie en vervolgens diep in een caravankont zijn gedoken, dankbaar gebruikmakend van de broodnodige slipstream. Nu echter zag ik mijzelf, tot mijn eigen op-perste verbazing, het gaspedaal tot op de vloer

intrappen en vlieg ik...al G-krachten trekkend... met het superviertje met een vaartje van uiteindelijk een royale 100km/uur plus, langs die kudde caravans sjezen...dat ik dit nog mag meemaken op mijn oude dag!!! Ofwel.....het superviertje is op z'n minst "lekker dartel" te noemen!! Ik moet overigens bekennen dat ik dus nog niet geprobeerd heb om te kijken hoe hard ie nu echt kan....Ik heb hem al een keer op de 115 gehad met de toerenteller ergens zo rond de 6300 tpm en toen greep de "lafbek-begrenzer" in mij in....Het kleine monstertje in het vooronder echter was in elk geval zeker nog niet "uitgegiert" en de, "volgens de boekjes" theoretische top van 122,5 kilometer per uur die in de 435cc variant in de praktijk niet haalbaar is, zou in superviertjes uitvoering wellicht zomaar wel haalbaar kunnen zijn...maarre...dat experimentje komt later nog wel eens een keertje aan bod...of niet.

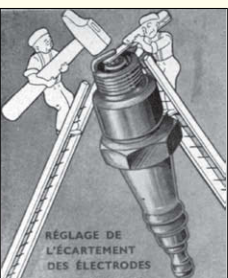


Zoals eerder gesteld....dit aspect boeit me dus op zich nog niet eens zo veel, het is vooral een leuke bijkomstigheid.... Wat voor mij vooral telt is het feit dat als ik nu 90 rij (een snelheid die in de 435cc configuratie trouwens zelden en/of zeer langzaam werd gehaald!!) en ik wil even versnellen van 90 naar 100 of meer, ik eigenlijk alleen maar aan mijn rechterpoot op het gaspedaal hoef te DEN-

KEN...en dan zie ik die snelheidsmeter al de naar rechts hollen...Voorwaar wat een heerlijk gevoel, eentje welke ook nog eens gepaard gaat met het mooiste brul-zoevende en ozo verslavendmakende motorgeluid in het ganze Universum.

Zie hier in feite een beetje de essentie waar het bij mij, bij het eendrijven dus, nog steeds en vooral om gaat en dat is dat ene antwoord welke ik gelukkig nog steeds volmondig kan geven als ik weer eens gevraagd word WAAROM ik

eigenlijk nog steeds "in zo'n eendjeee wens/verkie's te blijven rijden".....enne...van de vele vele redenen ten favore van ons nedrig 2CV'tje in het algemeen en het superviertje in het bijzonder, is er eigenlijk maar eent(d)je die voor mij ECHT telt en dat is "Omdat ie zo lekker rijdt" !!





“Spelen met autootjes” een goed gesprek met Wendy Roelofs

Ze heeft haar rijbewijs sinds 1999, kocht haar Eend genaamd GUV in 2000 en is Ei-lid vanaf 2001. Ze deed in 2006 mee aan de Amsterdam Dakar Challenge en reed vorig jaar op en neer naar Moermansk in de winter. Beide keren overigens in een Acadiane. Kleppen stellen kan ze als de beste en ze bleef rondrijden met puntjes toen iedereen in een 2CV6 al was overgestapt op 123-ontsteking. We hebben het over Wendy Roelofs, in het dagelijks leven naast Eendrijdster ook juwelier, goudsmid en taxateur voor juwelen. Sinds vorig jaar maakt, presenteert en verkoopt Wendy sieraden die onze aandacht trokken. Reden voor een goed gesprek, dachten wij.

We zien steeds meer Eileden lopen met oorbellen, ringen of hangers met chevrons, schakelpatronen, 2CV's en afdrukken van Michelinbanden.

Dat kan kloppen. Achter de werkbank ben ik gaan experimenteren met het maken van sieraden met chevrons voor mezelf, nadat ik iets op internet had gezien. Ik dacht, dat kan ik beter of in zilver maken. Tijdens de wereldmeeting in Torun kwam ik op het idee om dogtags te maken met de profielafdruk van een Michelin 125-band. Een vriend vroeg of die profielafdruk ook in zijn trouwring kon. Toen ben ik op zoek gegaan naar een goede graveur. Zo is het begonnen; daarna ging het snel.

Inmiddels heb je een collectie opgebouwd die je op veel plekken verkoopt. We zagen je afgelopen jaar op Citromobile, Franse nationale, DET, 70 jaar 2CV.

De eerste verzoeken kwamen uit mijn vriendenkring. In mei 2018 stond ik voor het eerst met een stand op Citromobile. Dat was een grote gok. En het leverde heel leuke, onverwachte reacties op. En nieuwe ideeën. Zo had ik net de eerste zilveren schaalmodellen van A-types gemaakt. Men wilde ook BX'en, DS'en en SM's. Het was een lumineus idee om mijn kleine collectie hangers, ringen, manchetknopen en oorbellen op de Franse nationale bij Besançon te tonen. Twee Duitse Eendrijders zeiden: “We zijn net getrouwd, maar blijkbaar met de verkeerde ringen....!”. Het waren zulke reacties die mij aanspoorden meer te maken en op meer meetings en beurzen te gaan staan. Zo bleek op de Franse Autodag in Culemborg vraag naar andere automerken en types.

Naast sieraden ben je ook automodellen in zilver gaan maken.

Ja, want ik wilde iets anders maken dan wat een gewone juwelier al aanbiedt. Ik zag 3D-geprinte schaalmodellen en wilde dat in zilver gaan maken. Zilver is betaalbaarder dan goud en beter na te bewerken, bijvoorbeeld als er een oogje aan moet. Ik begon met kleine modellen in schaal 1:160. Op het Fête des Limousines in Vught vroeg men mij om modellen in schaal 1:87 te maken. Dat leverde een CX met draaiende wielen op. Een enkeling wilde ook een model in goud. Dat kan uiteraard ook. In beide gevallen laat ik het model gieten en doe ik zelf de nabewerking. Elk model dat ik maak, kan desgewenst als oorbel, theelepels, hanger, manchetknoop of gewoon voor in de vitrine. De collectie draagt de naam très précieux voiture. Rijdend in GUV van Besançon naar huis bedacht ik deze naam die is afgeleid van TPV, de projectcode voor de 2CV.

Wat begon met Eenden omvat inmiddels een heel wagenpark.

Eendensieraden waren er al. Dyane- en Acadianerijders waren altijd achtergesteld. Daar heb ik me eerst op gestort. Het was nog een hele toer om een goede mal te maken voor een Acadiane van een halve Dyane en een AK400-bak. Een Acadiane-rijder heeft daarna onmiddellijk zijn gouden 2CV-hanger na 10 jaar laten omsmelten tot jawel, Acadiane. Na de A-types kwamen de overige oude Citroëns, van Traction tot HY, zelfs





Méhari 4x4. Desgewenst met los chassis, draaiende wielen, links of rechts gestuurd. Naast bijna alle klassieke Citroën-modellen heb ik het assortiment uitgebreid met Mercedes W123, Mini, Porsche 911, Morris Minor, R5, VW Kever, Landrover in vijf verschillende uitvoeringen en nog meer. Spelen met auto-tjes is het eigenlijk.

Wat heeft 2019 voor jou in petto?

In het afgelopen jaar heb ik veel ervaring opgedaan voor volgende modellen. Dat is de professionele kant van het verhaal. Het leukste is dat ik mijn professe van goudsmid en mijn passie voor 2CV's, oude auto's en het bezoeken van meetings kan combineren. GUV is inmiddels voorzien van een aanhanger om de mobiele stand te verplaatsen. Voor dit jaar staan op mijn lijst: Citromobile, 100 jaar Citroën, Franse nationale, 2CV-wereld-

meeting en het Concours d'Elégance. En sinds kort ligt mijn collectie ook in de winkel van het Louwman Museum in Den Haag! Wie daar niet komt, kan natuurlijk via internet mijn collectie bekijken.



Nawoord van de redactie: Uiteraard wensen wij Wendy veel succes met haar bijzondere collectie. **Wendy's sieraden vind je onder www.arqadia.nl en www.tresprecieuxvoiture.nl.** *Jesper*



EI-ALLERLEI

Luit Westendorp (Oud lid en sinds kort weer lid van 't Ei, werkt graag samen aan de restauratie/reparatie van een A-type en zoekt leden die geïnteresseerd zijn in zijn deelname voor het opknappen van een Eend. Reacties naar: lwstend@xs4all.nl

Eeuwigdurende kalender

Gezien en gelijk gekocht in een Franse boekhandel. Een prachtige bureaualendar over de 2CV. Mooi gedrukt en fraai ingebonden. Met hele leuke foto's en gedetailleerde beschrijving van de vele types. Kostte 15,90, maar dat is 't dubbel en dwars waard! De kalender is ongetwijfeld ook online te bestellen. Even googlen naar 2CV de collection / Calendrier perpétuel 52 semaines van uitgeverij Chene (www.editionsduchenefr.fr) / ISBN: 978-2-81231-493-3



Lekker klussen en /of filmkijken op 't Ei

Het zijn juist die kleinschalige activiteiten op 't Ei die onze vereniging zo bijzonder maakt. De vele spontane initiatieven, zoals de door **Jurgen** samen met de bar-commissie steeds populairder wordende, -en dus druk bezochte- 'all inclusive' **filmavonden** met tranentrekkende of hilarische cult-films. Maar ook de **klusdagen** zijn niet meer weg te denken uit de Eeindei-programmering. Geen sportschool kan daar tegenop: Een dagje met z'n allen klauteren op containers en ladders om ons unieke clubhok regelmatig op te pimpen. Houthakken, lekker knutselen aan de stroomvoorziening, of gewoon ons archief wat ordenen... Alles kan en alles mag en de Bar zorgt de hele dag voor de inwendige mens.

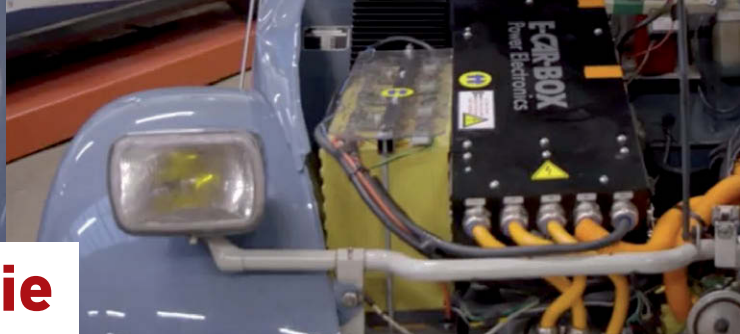
Ook eens een dagje actief ontspannen?

11 mei staat de volgende KLUSSDAG op de kalender. Geef je op, of kom gewoon langs op ons sfeervolle clubhok in bruisend Rotterdam. Er is altijd genoeg te doen!





De Energietransitie



We zullen er straks allemaal aan moeten geloven... De Energietransitie. In je huis en met je (eigen) vervoer. Maar hoe? en wie moeten we vertrouwen voordat we enorme investeringen gaan doen: de fabrikanten van elektrische auto's, zonnepanelen- en warmtepompen leveranciers of kan het misschien ook anders? De VPRO zond 10 februari j.l. in hun programmareeks 'Tegenlicht' een heldere en overtuigende reportage over Waterstof-energie uit. Niet gezien? Een aanrader om 'm nog 'ns te bekijken, al is het alleen maar omdat aan het eind een omgebouwde Eend als voorbeeld wordt gebruikt. (Google even naar: Tegenlicht, uitzending gemist 10 februari) Aanrader!

Nederland wil in 2050 van het aardgas af zijn. Maar hoe? Omdat zonne- of windenergie lastig opgeslagen kan worden, lijken dat (nog) geen geschikte alternatieven. Daar kan waterstof bij helpen: een unieke eigenschap van de deeltjes maakt dat waterstof energie kan opslaan en transporteren. En toch: Nederland durft de stap niet te zetten. Het is hoog tijd voor een deltaplan.

Regisseur Rob van Hattum houdt zich al sinds de jaren tachtig bezig met waterstof. Hij zag dat een overstap op waterstofgas werd omschreven als de sleutel tot een soepele energietransitie, maar dat er in praktijk op grote schaal weinig stappen werden gezet. Dat moet, en kan, anders: een 'deltaplan waterstof' zet pas écht zoden aan de dijk.

Er wordt al druk geëxperimenteerd met waterstof, door grote en kleine partijen. De Gasunie onderzoekt hoe ze duurzame groene waterstof uit zonne-energie kunnen produceren en netbeheerder Tennet wil energie opslaan in de Noordzee (op zogenaamde waterstofeilanden). Shell ontwikkelt waterstofpompstations, omdat de grootschalige introductie van schone-waterstof-auto's steeds dichterbij lijkt te komen. Ook op gemeenteniveau zijn ze bezig: het Zuid-Hollandse dorp Stad aan 't Haringvliet wil in 2025 volledig overschakelen op groene waterstof, en de provincie Groningen schetst vol goede moed een plan voor een nieuwe, aardgasvrije toekomst met waterstof. In Nederland zijn we er al bijna klaar voor: de infra-

structuur voor een grootschalige transitie van gas naar waterstof ligt er in Nederland al grotendeels. Het oude aardgasnet, zowel aan land als op zee, blijkt namelijk ook geschikt voor waterstof. Met wat kleine aanpassingen kunnen de miljarden euro's aan ondergrondse leidingen worden hergebruikt. Nog even, en we kunnen over. Staan we aan de vooravond van een waterstofrevolutie?

Maar wat houdt de energietransitie concreet in voor onze geliefde Eend? Daar valt nog weinig over te zeggen, maar optimistisch als we zijn, verwachten we dat de 'oldtimers' buiten schot zullen blijven. Daar is de klassieker lobby te machtig voor en is de CO2 uitstoot van deze groep vrijwel te verwaarlozen. (vergelijk de milieuzone) Dus een dikke kans dat we een uitzonderingspositie krijgen en nog tientallen jaren lang door mogen blijven pruttelen met onze 2-cilindertjes.

Toch blijft het een lastige materie. Als Vereniging de Alternatieve Garage staat al sinds onze oorsprong (meer dan 40 jaar geleden) in onze statuten ondermeer: 'Het zoeken naar alternatieve energiebronnen' We waren toen al onze tijd ver vooruit!

Wanneer er leden zijn die (professioneel) verstand hebben van "eenden die rijden op een andere energiebron" graag contact opnemen met bestuur@eendeei.nl. Wie weet wat de "eenden"toekomst voor ons nog in petto heeft.



Ook leuk in de 'Tegenlicht' reportage was een korte terugblik op de jaren zestig. Nederland stapte toen massaal over op 'Aardgas'. Bij alle huishoudens moesten de gaskachels en -ovens daartoe omgebouwd worden naar Aardgas en voorzien worden van andere branders.

Een mega-operatie die geheel door de overheid bekostigd werd. Duizenden loodgietersbedrijfs hebben toen gouden zaken gedaan om dit allemaal voor elkaar te krijgen. Hele gasformuizen werden meegenomen voor de ombouw en de huishoudens kregen dan tijdelijk een ander gascomfort. Vrijwel ieder loodgietersbedrijfje reed in die tijd in een bestelend, dus ongetwijfeld heeft deze transitie de plaatselijke Citroën dealers ook geen windeieren gelegd...



Citroën viert z'n 100-jarig bestaan tijdens de Autosalon van Genève met een elektrisch 'Urban Mobility'-voertuigje, de Ami One Concept. We zeggen bewust 'voertuigje', want er valt te twisten over de vraag of de Ami One Concept een auto is. De Ami One is bedoeld als mobiliteitsoplossing voor in de stad en moet toegankelijk zijn voor iedereen, dus ook voor mensen zonder rijbewijs. Wie 16 jaar of ouder is, mag in de toekomstdroom van Citroën met de Ami op stap. Het autootje heeft een topsnelheid van 45 km/h. (bron: Autoweek)

Even voorstellen:

Simone van Gennip-Bekema Ei-evenementencoördinator

Toen in een Dyane

Paul heeft mij in het voorwoord al even geïntroduceerd. Ik ben dus Simone en heb inderdaad sinds kort de coördinatie van de evenementen op me genomen. Alhoewel ik al ruim 18 jaar lid ben van 't Ei, ben ik voor de meesten van jullie een onbekend gezicht. Een kleine introductie leek me dus wel handig! Ik ben van hetzelfde bouwjaar als koningin Máxima, alleen werd mijn carrosserie in Tilburg op het chassis gezet en niet in Buenos Aires. Je kunt niet alles hebben!

Ik werd al heel vroeg geïnfecteerd met het Citrofielvirus. Het schijnt dat ik als baby nog in een Kever heb gelegen, maar al snel daarna stapte mijn vader over op een Dyane. Die vond hij iets meer solide dan een Eend en de 5e deur was ook wel handig voor kinderwagens, campingbedjes en meer zoiets die je als jonge ouders met je meesleept. Na die 1e Dyane volgden er nog een stuk of 4, geloof ik. Mijn vader verspreidde ook het Citrofiel evangelie onder zijn 5 broers en dat sloeg aan. Eén van mijn ooms kocht een DS en blijkbaar was ik daar als 4-jarig meisje al zo van onder de indruk dat ik uitriep dat ik met hem wilde trouwen. Niet wetende dat ik later alsnog in een DS zou trouwen. Na de Dyane's kwamen er 2 GS-en, gevolgd door CX-en en een C5. Toen vond mijn moeder het wel genoeg. Inmiddels was mijn vader al gepensioneerd en kocht hij onder lichte dwang van mijn

moeder een Kia Rio.....ai!

Mijn eigen Citroën kocht ik pas eind '99. Daarvoor had ik wel al in diverse BX-en en een GSA gereden, maar die waren van mijn vriendje (inmiddels man). Ik veranderde van baan en moest mijn lease Twingo

inleveren. Ik had weinig spaargeld meer, we waren eerder dat jaar namelijk getrouwd.... in een DS! En zo kwam de Eend in mijn leven. Toen nog gekocht voor 900 gulden, de bodem een beetje opgelapt door mijn man en hup-peek, zomaar APK goed gekeurd. De tweede keer lukte dat niet meer en toen zijn we mijn Eend serieus gaan opknappen. Ze kreeg een gloednieuw chassis, er werd een donor Eend gekocht en van beide hebben we de beste delen gebruikt. Toen ik zwanger werd van onze oudste, vond mijn man het niet zo'n fijn idee dat ik in de Eend bleef rijden. Ik reed dagelijks namelijk zo'n 120 km woon-werk verkeer. Er kwam een degelijke BX en de Eend werd een hobby auto. In de jaren die volgden kreeg ze een grondige make-over, van rood naar mintgroen, een ribbelkap, 3-punts gordels achterin voor de jongens en het nodige laswerk om de gaten te dichten. Vorig jaar heeft ze nog een facelift

gekregen, nieuwe stoelhoezen, bumpers en een nieuwe laklaag. Op dit moment ben ik met de deuren bezig. Daar had ik vorig jaar geen zin meer in. En zoals altijd begin je met goede moed, totdat je de eerste gaten bloot schuurt. Inmiddels zijn de eerste reparatiestukken er al ingelast en misschien ben ik bij het ter perse gaan van de Eikrant wel klaar. Zou zo maar kunnen.....

Nog even terug naar de evenementen commissie, ik heb er erg veel zin in! Tot nu toe heb ik niks te klagen gehad over hulp, maar extra is natuurlijk altijd welkom. Mocht je willen helpen of heb je een leuk idee? Laat het me weten! Je kunt me bereiken via evenementen@eendeei.nl.

Groetjes, Simone

Nu in een Eend



Ledenpas en Ei-kalender

Rond de jaarwisseling moeten alle leden een jaarkalender en de nieuwe ledenpas hebben ontvangen. In enkele gevallen lijken ze niet te zijn bezorgd. Wanneer je de ledenpas/kalender niet hebt ontvangen geef dit dan door aan: ledenadministratie@eendeei.nl



