

# 't Eendeëi

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



Port Betaald



39e jaargang nummer 4

SEPTEMBER 2014



'Summer in the City', Juli 2014, foto: Anne van der Put



## We zijn een heel eind op weg... maar er is toch nog erg veel te doen...

Ook tijdens de vakantieperiode is er door vele vrijwilligers weer hard geklust en verbouwd aan onze nieuwe clubruimte aan de Van Helmontstraat in Rotterdam-West.

Nieuwe elektra, sanitaire voorzieningen, vloeren, deuren, plafonds, schilderwerk... noem maar op. Een mega-verbouwing, waar we (dankzij al die helpende handen) trots op mogen zijn.

We zijn nu aangeland in het stadium dat we alles gaan inrichten. De garagebox is zo goed als klaar, de cursus- en ontmoetingsruimte wordt nu aangepakt, gevolgd door de onderdelenopslag en de buitenruimte. Ofwel: Het Ei is weer bijna geheel operationeel. Er kan vanaf volgende week weer gesleuteld en gelast worden en ook de geplande cursussen (motorrevisie, lassen en elektra) zijn als vanouds van start gegaan. Maar we zijn er nog niet...

**... ons jaarlijkse Ei-feest stellen we daarom nog héél eventjes uit.**

Al jarenlang organiseert 't Eendeëi in september de drukbezochte Ei-markt met muziek, hapjes, kofferbakverkoop, kraampjes enz. enz. Echter... deze happening, gepland op 20 september, gaat dit jaar helaas niet door. (Natuurlijk gaan de kofferbakverkoop en alle andere zaterdagactiviteiten wel gewoon door) De reden hiervoor is eenvoudig. De verbouwing vraagt nog steeds zo veel tijd en energie, dat het eenvoudigweg niet lukt om nu een fatsoenlijk feest te organiseren. Een feestje is natuurlijk altijd leuk, dus vergeten wij het zeker niet! Wanneer de verbouwing/inrichting verder gevorderd is, maken we een geweldig feest en gaan we het nieuwe pand ook officieel in gebruik nemen. Dit wordt begin 2015. (Wanneer de definitieve datum bekend is hoor je dat als eerste!)

**Het Ei-feest stellen we dus nog even uit.  
Je hoort snel naar welke nieuwe datum.**

[www.eendeëi.nl](http://www.eendeëi.nl)



### Van het bestuur

Inmiddels zijn we redelijk gesettled aan de aan de Van Helmontstraat. We hebben als vereniging een mooie locatie in een bruinsend stukje Rotterdam. Een zeer coulant aanbod van de Gemeente Rotterdam en een enorme uitdaging om onszelf daarmee als vrijwilligersclub verder op de stedelijke kaart te gaan zetten.

Netwerken en samenwerken met andere initiatieven en stedelijke organisaties is daartoe van groot belang. (Het mag natuurlijk niet gebeuren dat we straks om één of ander gemeentelijk milieuplan bijvoorbeeld niet meer met ons geliefde culturele erfgoed de stad in mogen rijden) Onze taak is de vinger constant aan de pols te houden om het maatschappelijk belang van 't Ei en de Eend overal te promoten.

**Activiteiten.** 't Ei heeft naast het gezamenlijke hobby'en een belangrijke sociale functie, zowel naar binnen: de leden als naar buiten: de maatschappij en de burens. We zijn inmiddels een begrip in het welzijns- en ouderenwerk, 'Wielewaalritten en Ouderen-uitstapjes zijn mooie voorbeelden. **Met elkaar:** Onze eigen Eend op de weg houden is onze bindende factor. We helpen elkaar daarmee en bouwen daarmee vriendschappen en kennis op.

**De wens.** De roep van vele leden om onze nieuwe clubhok veel intensiever te gaan benutten met bijvoorbeeld doordeweekse filmavonden, culinaire eetclubs, netwerkbijeenkomsten en technische informatieavonden staan we helemaal achter. Dit najaar willen we met zoveel mogelijk mensen dit wenspakket op haalbaarheid te toetsen en verder op de rails zetten.

**Kennis** Onze kennis van techniek is uniek, kennis die we graag willen delen met de jonge generatie en die niet verloren mag gaan in dit tijdperk van electronica.

**Op stap** Er is grote behoefte aan de terugkeer van kampeerweekenden, weer rond het kampvuur in Luxemburg bijvoorbeeld. Het gros van de leden heeft veel zin in mooie wat langere ritten met hun Eend, maar de angst dat je met pech komt te



De box is nu geheel leeg en al enige weken in gebruik voor de korte klussen op de zaterdagen. Het volledig inrichten van de box met werkkasten, werkbanken en gereedschappen is nu aan de beurt. Gert-Jan van 't Hoff heeft via zijn werk een groot aantal stevige werkbanken, tafels en dergelijke gedoneerd, waarvoor onze dank ! Binnenkort heeft alles weer een vaste plek en kunnen de stevige klussen weer aangepakt worden zoals chassisswissels en laswerk aan koets.

staan ('t blijven natuurlijk allemaal oude beestjes, waar we in rijden) weerhoudt ze daarvan. Met z'n allen op stap neemt die zorg weg, omdat je weet dat hulp altijd aanwezig is.

**Kortom** Nog een paar maanden knutselen, maar dan is 't Ei klaar voor het komende decennium. Als sleutelclub, als onderwijsinstelling, maar vooral als vriendenclub!

**Als alles straks op orde is, qua ruimtes, veiligheid, afspraken voor de nieuwe bar, de box enzovoorts, willen we met veel mensen een avond gaan brainstormen, hoe we met 't Ei de toekomst in gaan. Geen ('saaie') ledenvergadering, maar een inspirerende avond vol vermaak, waarin we plannen gaan bedenken, hoe 't Ei ook in 2029 nog steeds de leukste vereniging van Rotterdam en de rest van Nederland kan blijven.**



**ONDERHOUDS-AANBEVELING**

**CITROËN 2CV**

TYPE AZU  
BETTELWAGEN  
TYPEN AZC, AZUL  
COMBINATIEWAGEN  
TYPEN AZ, AZL  
PERSONENAUTO

Model	AZ	AZL	AZC	AZUL	AZUL
Wiel	13,5 cm	13,5 cm	13,5 cm	13,5 cm	13,5 cm
Wielspan	123 cm	123 cm	123 cm	123 cm	123 cm
Wielbasis	123 cm	123 cm	123 cm	123 cm	123 cm

No.	Onderhoudsbeurt	Interval (dagen)	Acties
1	OLIE VERVANGEN	1000 km of 100 uur	HOOR
2	Versnellingsolie en differentieel	5000 km	HOOR
3	BRUIZEN	1	HOOR
4	Carter afblazen	1	HOOR
5	Waterpompe, versnellingskast en trekkrachtpomp afblazen	1	HOOR
6	Waterpompe (druk en draagvermogen met testen)	1	HOOR
7	Kaasremmen	1	HOOR
8	Trekkrachtpomp	1	HOOR
9	Schroeven met draagvermogen	1	HOOR
10	Wielkasten, afblazen	1	HOOR
11	RIJWELLEN	1	HOOR
12	RIJWELLEN EN RIJWELLEN	1	HOOR
13	Wielkasten	1	HOOR
14	Wielkasten	1	HOOR
15	Wielkasten	1	HOOR



## Uit de gereedschapskist van... COR BROK

Cor is voor velen van ons geen onbekende. Hij is de man van de box maar ook de man van een grote hoeveelheid zelfgemaakt gereedschap. Geloof het of niet maar met plezier loopt Cor af en toe door de Action om te kijken wat er aan gereedschap ligt en vooral om te kijken wat hij er van zou kunnen maken.

Ik koos voor drie stukken zelf gemaakt gereedschap en een origineel stuk gereedschap uit de Citroëngarage.

Als eerste een handig stuk gereedschap om je kleppen te stellen. Cor rijdt Dyane, dus voor hem heel handig. Een oude dop 10 waar een verlengstukje aan zit gelast en een zelf gemaakte korte schroevendraaier zijn de onderdelen waar het gereedschap mee werd gemaakt.

Ik maakte ooit mijn oliekoeler schoon toen Cor langskwam. "Wacht even" zei hij, "dan draai ik de wartels even wat vaster aan". Gereedschap 2 is dat stuk gereedschap waar dit zonder moeite mee ging. Een ringsleutel werd los van de steel gezaagd en onder 90 graden weer vast gelast. Uit de ringsleutel werd een stukje gezaagd zodat je makkelijk langs de olieleidingen kunt komen en zie daar, een uiterst handig stukje zelf gemaakt gereedschap.

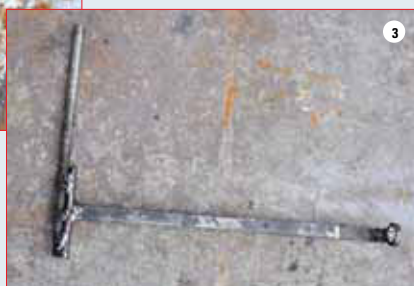
Gereedschap 3 was voor mij nieuw. Een verlengde sleutel 12 maar daarop een stuk staal gelast. Qua vormgeving mis-

schien niet het mooiste stuk gereedschap welk ik ooit zag maar ongelooflijk handig. Je gebruikt het om de voorste bouten van de carburateur los of vast te zetten zonder dat je de vulpijp hoeft te demonteren.

Als laatste een origineel stuk Citroen gereedschap. Solex, de carburateur dus. Dit gereedschap wordt gebruikt om de vlotter-

hoogte goed af te stellen. Cor kocht het voor 2 euro op CitroMobile.

Heeft u een bijzonder stuk gereedschap, een handig stuk gereedschap, een mooi stuk gereedschap of iets waar u absoluut niet weet waar het voor dient? Maak er een paar foto's van, schrijf er een artikeltje over en mail het ons. *Jan Naezer*



## De nieuwe bar en cursusruimte

Na een periode gebivakeerd te hebben in de box zijn we neergestreken op ons eigen nest. Hier probeert het barteam onze leden en vrijwilligers met een provisorische bar aan een versnapering te helpen. Ondertussen wordt er hard gewerkt aan onze nieuwe permanente bar. En onder de vaardige handen van onze klusvrijwilligers ontstaat er een juweeltje van een bar met keuken. De werkzaamheden vorderen zo snel dat we ook snel weer in bedrijf zullen zijn. *Edwin en Jet*



## Gered van de oud papiercontainer

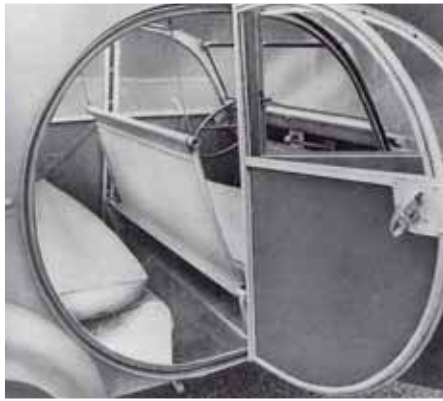
Vorige week eindelijk eens een paar dagen de tijd genomen om m'n Eend (uit 1960) van een frisse verfbeurt te voorzien. Gewoon relaxed in de nazomerzon voor de deur aan de slag met plamuur, primer en verfroller. Een vriendelijke mede-Vlaardinger loopt toevallig langs en knoopt een praatje aan en we wisselen ervaringen uit over de oertijd van het Eendrijden. Zo reed hij al in de jaren zestig per Eend naar Italië, op de bergpassen vrolijk toeterend de gestrande overkokende watergekoelde toeristen achter zich latend. Herinneringen aan de 'goeie oude tijd' toen er nog geen APK bestond en bijna ieder dorp nog een eigen Citroën-dealer had. Een erg leuk gesprek, maar de buurman moest weer aan het werk... "Er moet een garagebox ontruimd, vol oud ijzer en papier wat allemaal naar 't grof vuil moet. Nog geen half uur later klopt dhr. Van der Berg weer bij me aan: Tussen de vele decennia oude stapels paperassen vond hij nog een '2CV onderhoudskaart'. "Misschien heb je er wat aan!". "Natuurlijk; Wat leuk!!" Het beduimelde druksel uit plm. 1955 is als document al prachtig, maar vooral de bijschriften zeggen iets over het bijzondere feit dat je je in die tijd sowieso een automobiel kon veróorloven! Dat was een aanschaf voor het leven, dus onderhield je die geheel volgens de voorschriften.... (En wees even eerlijk nu je deze unieke kaart leest. contoleer jij eigenlijk nog wel iedere week je bandenspanning en smeer je je kantelmessen, zoals dat hoort? JIM



# De geschiedenis van de 2cv...

DEEL 2

**De leden van het Eendeï hebben een fascinerende overeenkomst: hun liefde voor de 2CV van Citroën, oftewel de lelijke eend. Over dit bijzondere voertuig is al veel geschreven. Talloze boeken zijn gewijd aan deze auto en zijn berijders. De eend spreekt nog steeds tot de verbeelding van velen. Het is de moeite waard om eens na te gaan hoe die auto is ontstaan.**



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. Het tijdstip van 11:00 uur was bewust gekozen, dat was exact de tijd van de wapenstilstand op 11 november 1918. 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 tussentijd 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. De Duitse bezetter had hem nog aangeboden om een prototype van de Volkswagen Kever uit 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 surmultiplée, een overdrive. Hiermee wist hij Pierre Boulanger te overtuigen. Tot 1969 hadden de 2CV's daarom geen vierde versnelling maar een S, van overdrive. De prototypes werden getest 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 tekorten aan staal na de bevrijding verhinderden een snelle introductie na de Tweede Wereldoorlog, maar daarover meer in het volgende deel.

Pieter Vogel



## SCHARRELEITJE

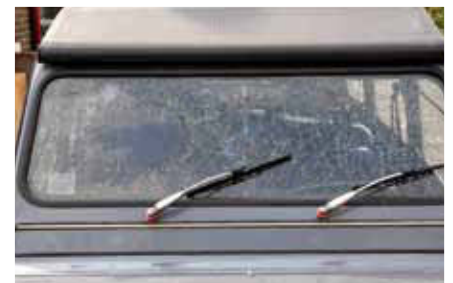
Wim Wilbers schrijft: Mijn lichtgrijze 2cv6 special uit 1987 kenteken RZ-44-LG, ga ik na 15 jaar helaas weg doen, omdat de roest mij en mijn eend de baas wordt. De eend loopt/rijdt als een trein en is technisch goed onderhouden; Het chassis is matig, de bodem en carrosserie vragen veel aandacht. Een hele fijne auto voor een liefhebbende doe het zelve. De auto staat meestal geparkeerd op het Noordereiland aan de Koningshavenkant van de Koopvaardijhof Serieuze biedingen zijn welkom. Mijn telefoonnummer is 06 20543378

## OPROEP OUDERENRIT

Dit najaar (eind oktober of begin november) willen we in samenwerking met PIT010 op een zaterdagmiddag een leuke 'Rotterdam' tocht organiseren voor ongeveer 30 ouderen uit Sonneburgh, Verzorgingshuis Groene Kruisweg. Wie rijdt er mee? Aanmelden: bestuur@eendei.nl of: 06 24918739

## ORIGINELE OEREEND

Deze Franse eend met het kenteken 4653 DB 75 (kenteken Parijs) is waarschijnlijk één van de oudste nog bijna originele Eenden. Met slechts 7.700 km op de teller (origineel!) is deze ruim 60 jarige wagen ongerestaureerd, heeft zij nog de originele lak en het originele linnen dakje.



## VOORRUIT

Toch mooi dat systeem wat Citroën in de ruiten van de Eend plaatste. Als een ruit versplintert dan blijft er aan de bestuurderskant een kleine cirkel staan. Daar kan je gewoon door blijven kijken. Het is dan wel aan te raden de ruit zo te monteren dat het stukje waar je door heen kunt kijken dan ook écht aan de bestuurderskant komt en niet, zoals bij deze Eend, aan de bijrijderskant.



## CITROËN GRENSTREFFEN FINLAND

In mijn email box zat een mail uit Denemarken. Of ik zin en tijd had mee te gaan met "char", mijn charleston eend. Er waren drie opties; één naar grenstreffen in Åland, een eiland tussen Zweden en Finland, als tweede de raid naar wereldmeeting in Polen in 2015, maar dan wel via Duitsland, Denemarken, Zweden, Finland, dan rond de Baltische zee naar beneden en zo naar Polen. Het is een omweg maar wie weet. De derde was een raid naar Siberië in Rusland. Ook dat vind ik een beetje ver, dus ik heb besloten om met Pinksteren het grenstreffen in Finland eens mee te maken. Al mijn spulletjes opgezocht voor onderweg, rechterstoel en achterbank er uit mijn bed er in en wat eten mee voor onderweg als ook wat kleding.

Maar wat voor kleding neem je mee? Is het nat of koud of...? Na woensdag afscheid van mijn vrouw te hebben genomen (die vindt het prima dat ik ga, maar zelf vindt ze het te ver) ben ik via Duitsland naar Oldenburg gegaan. Daar mocht ik overnachten bij een van onze Duitse 2cv-rijder, Wilfried Fy. De andere dag, donderdag, door naar Putgarden via de boot naar Denemarken waar ik halverwege wederom bij een Citroënliefhebber mocht kamperen. Daar ontmoette ik de Deense 2cv rijders Dan, Caren en Petar. Na een heerlijke nachtrust in de eend zijn we gezamenlijk op vrijdag naar Helsingør gereeden en via de veerdienst naar Zweden. Ineens kreeg ik een zo genaamde brainwave; ik herkende deze route. Wat bleek: in mijn jonge jaren reed ik als chauffeur bij "van Spronsen". Ik reed groente. Dat was in 1968 en uit die tijd kende ik deze route. Ongelofelijk maar waar. Maar goed, op naar Kapleskar in mijn eendje waar we weer een veerdienst moesten nemen om op het eiland Åland aan te komen. Eenmaal op het eiland was de camping snel gevonden

Er waren Denen, Finnen en enkele Zweden. Het aantal viel mij tegen, ik denk 20 eenden en wat HY-bussen en een enkele Dyane. Na het betalen van 20 euro voor het treffen en 40 euro voor de overnachting moest ik mijn gegevens invullen maar ook de gereden kilometers van af huis waarom? Onderweg was alles goed gegaan, dat vind ik toch ook wel belangrijk. Alles wat je zelf hebt gemaakt en zo goed mogelijk onderhoud, heel blijft.

De andere dag, zaterdag, zouden we een rondrit over het eiland gaan maken. Dat was rond 12.00 uur. Ik had nog de tijd om mijn nieuwe wandelschoenen uit te proberen. Het was maar drie kilometer naar het centrum vanaf de camping dus, samen met een Deense dame, best te doen. We zijn naar het centrum gegaan om wat souvenir'tjes te halen en iets van vlees voor een gezamenlijke barbecue. Bij de terugkomst werd de openingsceremonie gestart en kregen een opdracht. We gingen een rondrit op het eiland doen en moesten vooraf met een gekregen vlaggetje op een stokje deze vanaf een bepaald punt op vijf meter en 30cm van het stokje in het zand steken. Waarom? Was een raadsel welk naderhand opgelost werd.

Nu gingen we op pad, de nieuwe opdracht was een steen meebrengen...uhh? Tijdens de rit kwamen we bij een vuurtoren. Daar lag een weegschaal met een plankje en daar moesten onze achterwielen gemeten worden waarom...?

Later op de dag kregen we een gezamenlijke maaltijd aangeboden, maar eerst was er een "prijssuitrijking. Het bleek dat de voorgaande uitgevoerde opdrachten iets te maken had met een soort van wedstrijd. Helaas was de uitleg in het Fins, iets over de mooiste of stoerste eend. Op eens, ja echt, hoorde ik mijn naam

noemen....

Een beetje verbaasd ben ik naar voren gegaan, de voorzitter brabbelde wat in een mengeling van Engels, Duits, Fins. Wat bleek...? Ik was de 2cv met de meeste kilometers van Vlaardingen naar Åland daarom kreeg ik een mooie houten eend als kaasplankje met een plaatje er op in het Fins "de meeste kilometers".

Na van deze verrassing bijgekomen te zijn hoorde ik weer mijn naam. Uit de vele getalletjes die de spelletjesmijnheer had opgeschreven bleek dat ik ook een prijs had gewonnen. Een tasje met inhoud, zo als een shirt met opdruk een beker met opdruk. Heel verrassend allemaal. Wat ik ook leuk vond was echte ducttape. Dat was een tape met allemaal verschillende afbeeldingen van lelijke eendjes, ak's en meer van dat spul. Na een lekkere maaltijd zijn we gaan relaxen.

De zondag hebben we gebruikt om nog wat leuke te bekijken zo als een leuk kroegje. Nee geen alcohol zo vroeg, maar een lekker bakkie koffie met taart. We zijn gaan kijken naar de plaatselijke wolwinkel die van diezelfde eigenaresse als van de kroeg bleek te zijn.

In de avond, althans volgens de tijd want donker wordt het er niet, hebben we bij de sauna een grote barbecue aan gemaakt. Ik had brandgel bij me dus in een oogwenk hadden we hem aan en van alle kanten kwamen de worstjes, spietsen vlees e.d. Die werden onder elkaar gedeeld, net als de alcoholische versnaperingen. Het was gezellig. Helaas de muggen zaten met slabbetjes en mes plus vork op ons te wachten om ons heerlijk te plagen. Dus lange mouwen of vluchten. Omdat het al weer laat was (03:00) ben ik maar gaan pitten. Dat is best moeilijk met al dat licht maar is toch gelukt.

De andere morgen, maandag, vroeg opgestaan omdat de boot gereed lag om ons naar Zweden te brengen. Met een man of vier en één dame gingen we via Zweden op weg naar Denemarken ook. Het ging allemaal als een leien dakje, alleen.....!!!!!! Na een tankbeurt was ik de laatste die de snelweg op ging, en ja hoor een raar grommend geluid deed mijn nekvel haren overeind staan. Uitlaat stuk? Nee kan niet is nieuw, uitlaatklep los? Zou kunnen. Wat nu, ff stoppen of doorrijden, !!@!\$. Dan maar ff stoppen en kijken. Alarmlichten aan en onder de kap gekeken. Gelukkig, na inspectie bleek de deksel van het luchtfilter te zijn los getrild. Even vast gedraaid en gelukkig kon ik verder. Mijn mederijders waren in geen velden of wegen te zien, dat vond ik wel jammer want, wat nu als er wel wat ergs aan de hand is heb je geen hulp? Dit was een smetje op de rit, maar helaas was het niet anders.

Nu ik toch in Zweden was kon ik gelijk naar mijn achterrichtje in Kristianstad. Die heeft daar een boerderij van twee hectaren en ik heb haar nooit ontmoet. Het was dus een leuke bijzonderheid dat ik dit gelijk kon meemaken. Na een heerlijke rit in mijn char kwam ik om 18.00 aan. Het was even vreemd maar toch ook een gevoel van herkenning. Ondanks de drukte had ze tijd vrijgemaakt voor deze ontmoeting. Na een heerlijke biologische maaltijd hebben we nog wat bijgepraat en toen heb ik mijn mandje opgezocht.

Na een heerlijke nachtrust in mijn eend werd ik bruut gewekt door kabaal. Wat bleek; de boeren knecht had nachtdienst en had, dat was althans de bedoeling, onkruid moeten verbranden. Hij was op de trekker in slaap gevallen, niet normaal toch, en in volle

**CITROËN GRENSTREFFEN FINLAND**

vaart tegen een rotsblok geknald waardoor de brander totaal loss was. Maar dacht die goede man, ik zal proberen met een voorhamer die kreukels er uit te slaan dan merk mijn baas niets. Maar 3mm rvs die je met een trekker omkrult als een wokkel krijg je niet recht met een hamertje. Ik was wakker en na het ochtendritueel sta ik daar om 04.00 in het volle licht. Omdat mijn achterlicht een

caravan had staan wilde ze aan mij vragen deze te verplaatsen en gelijk nazien voor wat betreft elektra ,dus gereedschap gepakt, trekker er voor en gaan met die banana. Rond 12 uur dacht ik: "kom ik ga maar weer eens verder op huis aan". Ik had het idee dat ik op de boerderij wel maanden werk kon doen en voor mijn eigen bescherming (lees luiheid) heb ik afscheid genomen en ben op weg

naar Helsingborg / Helsingor voor de veerdienst naar Denemarken gegaan. Zonder verdere problemen voelde "char" de stal en leek het steeds sneller te gaan. Plots in de verte; jawel de euromast. Ja dan is het hek van de dam. Na 3600 km zonder problemen stond "char" om 02:30 veilig in de garage en lag ik na een fantastische rit een uurtje later in mijn mandje.  
*Leen Schwagermann*



*Jeroen vierde deze zomer met z'n gezin vakantie in Drenthe en zag deze fraaie aankondiging van een theatervoorstelling in Ruinen!*

**Proefprocedure old-timers**

Stichting Autobelangen en de Belastingdienst zijn overeengekomen om een aantal proefprocedures op te starten. Hiermee wordt de rechtmatigheid getoetst van het besluit om belasting te betalen voor motorvoertuigen ouder dan 26 jaar en jonger 40 jaar.

Wie in de fase van bezwaar zit ontvangt een brief van de Belastingdienst met een aanbod voor een vaststellingsovereenkomst. Er is dan de mogelijkheid om aan te sluiten bij het oordeel van de rechter over deze proefprocedures. Dit betekent dat wel dat afstand wordt gedaan van het recht om zelf in beroep te gaan.

Meedoen levert enkele voordelen op zoals dat je zelf geen procedures meer op hoeft te starten en minder kosten maakt. Nadelen zijn onder meer dat persoonlijke argumentatie niet of nauwelijks aan bod kan komen.

Diegenen die al in de fase van beroep zitten, krijgen niet het aanbod tot een vaststellings-overeenkomst. Deze personen ontvangen van de rechtbank in beginsel een brief waarin zij worden geïnformeerd over de beroepsprocedures. Uitgebreide informatie over de proefprocedures en de mogelijkheden is te vinden op de website [vrijstellingoldtimer.nl](http://vrijstellingoldtimer.nl).

**Met de AK 350 naar Spanje**

Afgelopen vakantie gingen we weer naar het mooie Spanje, natuurlijk met de geliefde AK350! Het is opvallend dat we sinds de restauratie van deze besteleend naar Spanje op vakantie gaan, hiervoor gingen we altijd naar Frankrijk. Toch eens kijken of deze in het Spaanse Vigo is geproduceerd!

Na de rit door Frankrijk namen we de tunnel van Bielsa naar Spanje, pittige klim (9-13%) Eerste plek waar we ons tentje opzette was Bielsa, eerst luchtfilter vastschroeven want die was eruit gepopt! Banjosluiting niet goed meer. Dit bleek overigens aan het einde van de vakantie het enige probleem geweest te zijn! Na Bielsa naar Alquezar, prachtig plaatsje en nog mooiere natuur. Toen via Huesca naar Zaragoza: indrukwekkend met o.a. de Catedral del Pilar! Teruel was eigenlijk het mooiste stadje dat we gezien hebben: prachtig die Moorse, Islamitische en Christelijke invloeden! Echt een aanrader! Hierna ging het via Alcaniz richting de kust (vorig jaar konden we niet). Hier kwam een einde aan het meest indrukwekkende stuk van de vakantie.

Costa's en het gedeelte van Frankrijk wat we reden zijn dan toch niet meer zo avontuurlijk dan de Aragon.

Onze eend gedroeg zich zoals vaak voorbeeldig en nam stoer elke helling waar ze voor kwam te staan:)) Kortom een geweldige vakantie! !

*Peter van Steenpaal.*





# Nord Schleife met de AK400

Deze week omschrijf ik collega's als die 'geweldige gozers die je op nieuwe en volslagen gestoorde ideeën brengen'. Als recht geaarde bijna 50'er ben ik die midlife crisis nabij en als opmaat daarnaar begin ik te luisteren naar die jonge honden die zich vermomd hebben als collega's.

En welk bot hebben ze me dan gevoerd zou je vragen? Wat is er zo verdomd aantrekkelijk, dat ik er kwispelstaartend achteraan aan het rennen ben.

Zij verleggen hun nog jonge grenzen op de Nürnberg Ring met snelle wagens en een overmaat aan testosteron en adrenaline. Wat geweldig, het éne na het andere risico te nemen, op dé race baan die Niki Lauda een oor aan naaide!

Dat wil ik ook, me gewoon laten gaan als een jonge god en de grenzen oprekken tot het punt waarop ze verdwijnen en de hele wereld je eigendom wordt. Kortom ik wil de race roes.

En dat ga ik doen met: ..... Oja, ..... ik rijdt een eend.

Na een paar dagen depressie om het ontbreken van een renpaard (lees ferrari), dringt enige besef van de realiteit door: ook La deux chevaux is een fijne race partner is. Ze heeft haar geheel eigen veiligheids zones. Ze accelereert van 0 tot 100 in ongeveer anderhalve minuut.

En zodra de bestuurder gaat verzitten maakt de koets al een slagzij waar de 'herald of free enterprise' jaloers op zou zijn, laat staan wat er gebeurt als je te hard door de bocht gaat. De spiegels breken direct af. (bron: collega Martijn).

Dan is er ook nog een snelheids begrenzing van zo'n 100 km/uur bij wind mee. Met al deze veiligheids voorzieningen in gedachten, bijt ik met de vastbeslotenheid van een pitbull in het bot dat me is voorgehouden met de en besluit, met zoon Sander, die Teutonen een lesje auto rijden te gaan geven. Een jeugdige overmoed maakt zich nu al meester van mijn middelbaar leeftijd lijf.

Na een forse onderhandeling met moeder de vrouw, vertrekken Vader en zoon (met staart tussen de benen) naar de toegang tot de Nord Schleife. Eerst maar de tol betalen, en we krijgen onze eerste lauwerkrans (toegangskaart). Dan nemen we een aanloop naar

de rij voor de toegang, en worden door 2 auto's ingehaald nog voor we bij de slagboom zijn. Enigszins verbijsterd probeer ik te begrijpen waarom een porsche en een maserati op een positie vóór mijn AK'tje willen starten, ze denken toch niet dat we belemmerend zijn voor hun nieuw ronde record? Dan gaat de slagboom open, en ..... de motor slaat bijna af. Na enig horten en stoten beginnen we aan de race van ons leven door ingehaald te worden door een gele auto. Terwijl ik het gaspedaal door de vloer probeer te duwen, zie ik de auto voor me, al over de horizon verdwijnen. Nog voor de eerste bocht vliegt een blauwe auto ons voorbij. Als recht geaard eend rijders blijven we stug volhouden. Ons acceleratie vermogen verdwijnt naar de virtualiteit zodra het circuit zich omhoog buigt. 'Met de vlam in de pijp' en zweet in de handen, bereiken we de eerste top van het circuit. Nu gaat het bergafwaarts en de snelheid neemt flink toe. De banden werken harder dan ooit terwijl zij in doodsnood om hun moeder schreeuwen. La deux laat zien dat overhangend koetswerk, onderstuur en power slide allen op het zelfde moment kunnen bestaan. Zoonlief is onder tussen hevig bekeerd en doet zijn volgende schietgebed voor behouden thuiskomst, terwijl vader zich in een roes van eeuwige jeugd bevindt en de auto door de volgende 180 graden bocht jaagt.

Later op de opnames, want ja, we hebben zo'n road-cam gekocht, hoor ik mezelf euforisch uitschreeuwen dat die teller nog

nooit zo veel heeft aangegeven. En dat klopt, ze overtreft haarzelf bij de afdalen en klokt maar niet liefst 125 KM/uur op de teller. Ben een beetje bang dat dit een éénmalig genoeg is dat ik duur zal moeten betalen, maar ach: JOLO.

Terwijl we van links naar rechts en terug slingeren, komen de los liggende goederen in de auto als vanzelf in een toestand van gewichtsloosheid. Gelukkig gaat het circuit, net als de beurs, ook weer omhoog en ontstaan er nieuwe locaties waar parapluis, gereedschap en jerrycan zich nestelen.

Dan gaan we na een perfect haakse bocht bijna steil omhoog. In een waanzinnig tempo zakt de snelheid terug naar zo'n 50 Km/uur, waarbij we ons rechts van de weg en bijna in de vangrail nestelen. De andere circuit gebruikers in verbijstering achterlatend over welke idioot zich met een gemotoriseerde koektrommel in deze tornado van snelheid begeeft.

Ach, in het oog van de tornado is het windstil zullen we maar denken.

Wij, als recht geaard 2cv fetishisten, weten hoe veel doodsverachting het vraagt om der Deutsche autobahn te betreden in bergachtig gebied. Omlaag gaat wel, maar omhoog....

Maar alles komt voor hen die geduld hebben, en na verloop van tijd mogen we weer naar beneden.

Langzaam neemt de snelheid weer toe tot een genoegelijke 80 stundenkilometer.

Ondertussen zijn we verschillende kijkplaatsen gepasseerd en hebben ons gelaafd aan de nonverbale (het geluids niveau in de auto heeft destructieve niveaus bereikt) steun betuigingen van enthousiast zwaaiende mensen. Wij voelen ons de prins te rijk, als we zien dat de camera's lustig flitsen in het voorbijgaan. Dus zo voelt het om als Ben Hur de arena te betreden.

Helaas kondigt de finish zich te snel aan, en met een 'thumbs up' van een circuit official, verlaten we de Nord Schleife.

Terwijl we proberen we de klotsende adrenaline en testosteron niveau's onder controle te brengen, besluiten we morgen nog een keer te gaan.

*Mit freundlichen grüssen, Jurgen und Sander.*



## Reactie op 'de bobine'

*Ik wil nog een aanvulling geven op het verhaal van Jan Naezer over de bobine in het vorige clubblad.*

*Het betreft hier een geval van zelf meegemaakt en heb hier ook even naar moeten zoeken.*

*Ik had zelfs een extra bobine*

*gemonteerd zodat ik heel makkelijk de draden kon omsteken zodat ik dan meteen weer door kon rijden. Bij mij werd de bobine ook warm maar het was niet zoals Jan schrijft "als deze warm is dan weet je het, je bobine gaat het begeven". Bij mij lag het aan de spanningsregelaar deze zorgde voor een laadspanning van  $\pm 19$  volt terwijl dit zoals je ongetwijfeld weet ongeveer 14 volt moet zijn. Je kan dit ook merken door bijvoorbeeld lampjes die kapot gaan. De accu zou zelfs kunnen gaan koken!*

*Het wordt als het ware een vicieuze cirkel waardoor de bobine warmer wordt omdat deze in mijn geval met 19 volt op de primaire spoel gaat werken en hierdoor de secundaire spoel ook warm wordt.*  
Pieter Verhulst



## Recept

### Bebek goreng empap (pittig geroosterde eend)

Ingrediënten voor 4 personen

- 1 eend
- BOEMBOE
- 2 uien
- 4 tenen knoflook
- 2 centimeter djahe
- 2 eetlepels worcestersaus
- 2 eetlepels tomatensaus
- 2 eetlepels sambal
- 4 eetlepels ketjap manis
- 1 eetlepel limoensap
- 2 eetlepels olie
- 1 theelepelt zout

*Bereidingswijze*

Snij de eend in 4 gelijke stukken.

Maak de ui schoon en snipper deze fijn.

Maak de knoflook schoon en pers deze fijn.

Schil de djahe en snij deze in dunne plakjes.

Meng alle ingrediënten voor de boembloe tot elkaar in een vijzel. Wrijf het mengsel tot een gladde kruidenpasta. Doe de stukken eend in een kom, smeer deze in met de boembloe's en laat de eend 24 uur marineren. Rooster de eend de volgende dag op de barbecue gaar en bruin. Bestrijk de eend regelmatig tijdens het roosteren met de boembloe.

Smakelijk eten!



## De verwarming

Lastig in de winter, zo'n beslagen voorruit die maar niet wil drogen. Wissel bij de hand, raampje open en na een paar kilometer koukleumen toch wat zicht.

Daarmee voldoet de Eend aan de gedachte koud en tochtig te zijn. Dit imago stamt nog uit de tijd dat een verwarming als accessoire kon worden bijbesteld. Pas in de zestigerjaren werd de verwarming standaard geleverd.

We weten het allemaal, de verwarming in onze A-types komt via de kachelpotten, of zoals zij officieel heten de warmtewisselaars onze koets binnen. Deze zitten bij de modernere typen direct na het spruitstuk en zijn van binnenuit makkelijk te bedienen.

Vaak is de verwarming een bron van ellende maar zoals het handboek Eendologie al leert: niet aanzetten is altijd nog kouder.

Kijk dan eerst eens of de slangen nog heel zijn en of zij goed passend tussen warmtewisselaar en carrosserie zitten. Ze mogen niet knikken en het schuimrubber aan de binnenkant moet niet los in de kachelslang hangen. Als dat zo is dan vernieuw je de slangen.

Als dat gebeurd is en het blijft koud (of warm in de zomer) kijk dan of de kabels die de warmtekleppen bedienen goed zijn afgesteld. Dat doe je met de boutjes die de buitenkabel op de warmtewisselaar vastzetten. Je maakt de kabel los en zet de verwarming van de auto op warm en kijkt of de kleppen allebei helemaal open staan. De lucht moet dan naar binnen blazen. Sluiten de kleppen niet helemaal dan stel je ze opnieuw af en zet je de kabels weer vast.

Op de klep in de kachelpot hoort een viltten afdichting te zitten. In de loop van de jaren is die door de hitte verdwenen. Je kan er een speciale mousse voor kopen die je met een twee componentenlijm vastzet. Echt moeilijk is het niet maar neem er wel de tijd voor.

Twee slangen gaan naar binnen, één voor de voeten en één om de voorruit te verwarmen. Het Vlaams woordenboek spreekt over de voorruitontdooi.

Voorruitverwarming was niet altijd vanzelfsprekend. Het is een uitvinding van de Nederlandse rallycoureur Maus Gatsonides. De eerste Rally van Monte Carlo (1936) verliep voor hem onfortuinlijk. Zo'n 500 meter voor de finish riep een agent "Avancez", wat "voorruit" of "opschieten" betekent. Gatsonides dacht dat dat hij rechtdoor moest rijden en reed zijn Hilman tegen een taxi in elkaar. In 1937 startte Maus met dezelfde auto, een Hilman Minks, opnieuw voor de rally. Het vertrekpunt was ergens in noord-Zweden. Dat bleek een volstrekt verkeerde keuze. Door kou en vocht zagen de rijders niets meer. Het vroom zo'n 25 graden en er stond een straffe noord-oosten wind. De ruiten aan de binnenkant van de auto waren bevroren. Gatsonides en zijn bijrijder Chris Sanders kwamen in de sneeuw vast te zitten. Een flinke kruik jenever en uithoudingsvermogen zorgden ervoor dat beiden een boerderij wisten te bereiken. Bij de volgende rally had Gatsonides een gat naar de motorruimte gemaakt en met een stofzuigerslang blies hij de warme lucht van de motor tegen de voorruit. De voorruit-verwarming werd in de derde rally van Monte Carlo geboren.



Jan Naezer

## Pas op u nadert een broedgebied!



**Gelieve niet te toeteren en laat deze wilde eend niet schrikken!**

*Dit is de Eend van Hans van der Kleij. Zijn buurman verraste hem met deze foto/affiche...*



*Hilke tikte een ribbelkapje op de kop voor op haar 2CV-6. De 2CV-puristen vinden dit natuurlijk maar niks, maar binnen het Ei moet dat gewoon kunnen. Alleen maar leuk toch, dat iedere Eend anders is? Ribbelkapjes zaten tot 1961 op de 2CV AZ en werden daarna vervangen door de -huidige- 'gladde' kap. Tot 1970 kon je een gewone kap makkelijk vervangen door een ribbelkap. Met de intrede van de 2CV 4 en 6 werd dat lastiger. Dat komt door de externe dynamo en de andere lampenbar, die in de weg zitten. Dus die moet je aanpassen. Als je even zoekt op marktplaats kom je ze nog wel tegen. Ook worden ze (in polyester weliswaar) nieuw geleverd door de Méhari Club Cassis, die de originele Citroën-mallen nog schijnt te hebben.*



# Met 't Ei naar het Conservatoire Citroën



In Aulnay-sous-Bois, een half uurtje rijden vanuit Parijs Centrum en 4 uur rijden vanaf Rotterdam ligt het Conservatoire Citroën, in het Conservatoire bevindt zich de grootste collectie Citroëns ter wereld. In het hoofdgebouw van het Conservatoire zijn de modellen zorgvuldig parkeergaragegewijs, op tijdperk en thema opgesteld.

Met de vooroorlogse modellen is het merk Citroën groot geworden. Het Conservatoire bezit vrijwel alle vooroorlogse modellen, vanaf het Type A, via de B10, de C4, de C6 en de Rosalie, tot en met de Traction Avant.

Maar natuurlijk gaan wij voor de naoorlogse modellen, onze 2CV in al haar varianten en de vele afgeleiden en alle andere unieke modellen tot op heden. Ook bedrijfswagens zijn volop aanwezig. De rijke collectie van het Conservatoire bevat vele unieke modellen. Zo staat er het allerlaatste exemplaar van de HY, die in 1981 de fabriek van Aulnay-sous-Bois verliet.

Sport en avontuur zijn onlosmakelijk verbonden met het merk Citroën. De Croisière Jaune



en de Croisière Noire, de rally-raids, het WRC zijn hiervan goede voorbeelden. In het Conservatoire kun je in een C4 Kégresse met rupsbanden gaan zitten, teruggaan in de tijd met de 2CV Cross of de ZX starten die heeft deelgenomen aan de rally-raid Parijs-Moskou-Peking in 1992.

Het Conservatoire Citroën verzamelt en restaureert niet alleen auto's. Het bevat ook een andere schat aan materiaal: de archieven van het merk, zoals productieregisters, tekeningen en schema's van het Bureau d'Études van Citroën, posters, brochures, informatiebulletins, technische documentatie, ontwerpsschetsen enz.

Het Conservatoire is normaal gesproken een voor het publiek afgesloten ruimte. Dus géén automuseum, waar je zomaar naar binnen kunt lopen. Onder bepaalde condities is het toch mogelijk dit heilige der heilige van Citroën te bewonderen.

Bezoeken kan alleen na afspraak en voor geballoteerde groepen tot maximaal 40 personen. De entree bedraagt 7 euro per persoon en daarvoor mag je precies één dagdeel (= 4 uur) rondwandelen door de hallen. Alleen doordeweeks trouwens. 't Weekend is het Conservatoire gesloten.

Afgelopen week hebben we contact gehad met met Martine Darblade, Coördinatrice Visites van het Conservatoire. En jawel: Het Eendeëi is van harte welkom in het Conservatoire!



Een precieze datum moeten we nog met Martine afspreken, omdat we eerst even de belangstelling willen peilen. Ook het vervoer naar en van Aulnay moet nog geregeld. Het lijkt ons namelijk het handigst en goedkoopst om een touringcar met chauffeur te huren, die ons vanuit Rotterdam op en neer rijdt.

Omdat we veel reacties verwachten op deze oproep stellen we als eerste randvoorwaarde dat je lid of donateur moet zijn van 'Eendeëi' Inschrijven is op volgorde van binnenkomst van je aanmelding. Daarnaast vragen we leden die al eerder, bijvoorbeeld met een andere club het Conservatoire hebben bezocht, niet te reageren om bij grote belangstelling anderen ook een plek 'in de bus' te gunnen.

## Belangstelling?

Mail dan snel de volgende informatie naar [bestuur@eendeei.nl](mailto:bestuur@eendeei.nl) (meld als onderwerp Conservatoire)

1. je naam, adres, telefoonnummer en lidmaatschapsnummer (zie je ledenkaart)
2. Welke maand heeft je voorkeur:  
ons voorstel: november of februari
3. Welke (doordeweekse) dag heeft je voorkeur

**Stuur je reactie binnen een week na ontvangst van dit blad op, zodat we dit uitstapje kunnen gaan regelen. Een dag of tien later volgt dan meer informatie over deze bijzondere Ei-excursie.**

*N.B.: De 'Eendeëi-activiteiten-commissie' zoekt iemand, die mee wil helpen deze excursie in goede banen te leiden. Wie heeft er bijvoorbeeld connecties of ervaring met een betrouwbaar Touringcar bedrijf of wie weet een leuke plek in Noord Frankrijk, waar we na afloop wat kunnen gaan eten. Reacties naar: [bestuur@eendeei.nl](mailto:bestuur@eendeei.nl)*



## Gris foncé

Auvergne, de eerste week van juli. Het was een lust voor menig Citroënliefhebber om die week in deze streek van Frankrijk te mogen vertoeven. Akkoord, ik had mij verheugd op een rit met de 2CV langs kleine D wegen met open dak. Dat open dak zat er niet in maar ik genoot van mijn nieuwe ruitenswissers. Van links naar rechts en van rechts naar links en dat dagen lang. Het had een bijna hallucineerde werking.

De lucht kleurde gris foncé. Het deed je onmiddellijk herinneren aan de grijze kleur die Citroën tussen oktober 1952 en september 1954 aan haar 2CV's gaf. Bij de bakker, de boulanger kon je door de beregende ruiten nog altijd een stuk gris foncé zien. Uiteraard was hier de associatie met de 2CV het grootst. Buiten zag je altijd mensen die naar de lucht keken en soms zelfs wezen. Dan wist je het; dat zijn de echte liefhebbers, zij genieten met volle teugen van het grijs welk ooit de kleine Franse D-wegen kleurden.

Na een dag of 10 keerden wij terug naar huis. Op de terugweg werden wij getraceerd op een waar palet van grijzen. Van gris metalice tot gris nocturne, het hele spectrum van grijzen die de 2CV kleurden de hemel. De terugreis was een waar Citroënfestijn.

Terug in Nederland een dagje naar het vernieuwde Rijksmuseum. Alle doeken hangen daar tegenwoordig op, jazeker, grijs. Zo ook het doek "de Compagnie van Frans Banning Cocq en luitenant Willem van Ruytenburg maakt zich gereed om uit te marcheren", beter bekend als De Nachtwacht.

De Nachtwacht hing ooit in de grote feestzaal van de compagnie aan de huidige Amsterdamse Nieuwe Doelenstraat. In 1715 verhuisde het schilderij naar het stadshuis op de Dam, het huidige Paleis op de Dam. Het moest daar tussen twee deuren hangen, en daarom werd er aan alle zijden een strook afgesneden. Aan de boven-, onder- en rechterzijde verdwenen enkele details. Van de linkerzijde werd het

grootste deel verwijderd, waardoor twee schutters en de pluim van de hoed van een derde man nu niet meer op het schilderij staan en het effect van een bewegend gezelschap is afgezwakt. Geen verwend gedoe over geestelijk eigendom van de kunstenaar dus. Verkocht was verkocht, gewoon wat meters inkorten.

Maar waarom kennen wij het doek nu als de Nachtwacht? De reden is simpel. Over een schilderij wordt ter bescherming van de verf, een vernislaag aangebracht. In de tijd van collega van Rijn was dat een vernis op basis van damarhars. Een goede bescherm laag maar met één nadeel, in de loop van de jaren wordt de damarhars steeds donkerder. En zo verkleurde het doek uiteindelijk tot zeg maar gris foncé en werd aangenomen dat het tafereel zich 's nachts afspeelde. Hierdoor kreeg het de bijnaam de Nachtwacht. Na restauratie kwamen de echte kleuren weer tevoorschijn.

Terug naar de parkeergarage waar mijn Eend op mij wachtte. De lucht was helderblauw, het dak kon open. Ik heb geen grijze Eend, haar kleur is blanc meye, althans dat dacht ik....

Een paar plekje op de Eend wou ik bijwerken en bestelde de kleur door middel van de aangeven kleurcode. Dat was een heel ander wit dan ik voor ogen had.

Bij "Kroonpart" in de Havenstraat in Rotterdam liet ik een kleur maken. Daarvoor nam ik één van de driehoekjes van mijn auto mee. Toen ik de spuitbus kwam halen vroeg de man of mijn auto misschien opnieuw gespoten was. Dat klopte. "Dan begrijp ik het" zei de verkoper, "voor uw auto is een Volkswagen gespoten en uw 2CV is met dezelfde kleur gedaan".

De kleur van mijn auto is dus geen Gris Foncé, geen Blanc Meye maar gewoon VW R902. Een hele speciale Eend dus.

Jan Naezer

# DE CURSUS KOETS...



Van alle cursussen die 't Ei geeft is de cursus KOETS eigenlijk de leukste. Simpel gezegd bij 'KOETS' zie je direct resultaat! Die ergerlijke roestplek of dat vervelende deukje, zijn na de cursus voorgoed verdwenen en dat is prettig wegrijden. Als je ook nog je Eend helemaal hebt opgepoetst met de cleaners en waxen van onze cursusdocent Henk van Lieshout is het daarna prettig parkeren in je straat.

Bij de cursus lassen, remmen en motorrevisie (die eigenlijk veel belangrijker zijn voor de veiligheid en bedrijfszekerheid) heb je dat minder. Geen buurman die je zal complimenteren omdat je na een dag zwoegen een nieuwe bodemplaat in je Eend hebt gelast. Toch is de cursus Koets meer dan cosmetica. Onderhoud van het plaatwerk is van groot belang voor het behoud van je Eend. Roest is een sluipmoordenaar, Je moet er snel bij zijn om het een halt toe te roepen. Datzelfde geldt voor al het andere onderhoud aan de koets. Regelmatig smeren van alle bewegende delen, zoals de scharnieren is van levensbelang. De cursus Koets werd begin juli door vele leden bezocht. Volgend jaar weer. Dus geef je alvast op!

## Cursussen 2014 (De Ei-Academie)

Op dit moment staat voor 2014 alleen de cursus Motorrevisie nog op het programma! (Overigens is deze cursus al geruime tijd volgeboekt.)

Het afgelopen jaar was voor 't Ei een roerig jaar met verbouwen en verhuizen! Ondanks al deze perikelen konden de cursussen gewoon doorgaan. Soms was het wel even improviseren omdat de nodige spullen niet op hun vaste plek waren te vinden. En na de zomer was er de vraag: Is de box wel op tijd klaar om de cursus Lassen te gaan geven? Met even aanpakken en doorklussen was de box dus op tijd klaar! Gelukkig is het dus allemaal gelukt!

Op deze plaats wil ik dan ook alle professoren en docenten heel hartelijk bedanken voor hun geweldige inzet en improvisatietalent om alle cursussen gewoon te kunnen laten doorgaan.

**HULDE EN DANK DUS AAN DE PROFESSOREN/DOCENTEN: JAN VAN DE VELDE, ROEL BOT, JAN NAEZER, EDWIN VAN BAAR, HENK VAN LIESHOUT, RODRIAAN SPRUIJT, HANS VAN 'T HOFF, EVERT BURGER EN COR BROK!**

Over de bezetting van de cursussen mochten we het afgelopen seizoen niet klagen. Bijna alle cursussen waren volgeboekt en we moesten zelfs al a.s. cursisten doorschuiven naar 2015! In december / januari 2015 verschijnt het cursusaanbod 2015 op de site. We zeggen het ieder jaar weer: Wacht dan niet te lang met inschrijven: Want vol = vol!

*Met vriendelijke groet, Paul Otto (cursuscoördinator)*

# Ilja Gort, monsieur Cortez en de Bi Pottok



Zoals gebruikelijk hadden we niet zoveel gepland toen we vertrokken richting Frankrijk. We wisten wel naar welke streek we zouden gaan maar we reserveerden natuurlijk niets. Er is altijd wel plaats in een hotelletje. Dachten we toen nog.

Op naar Bordeaux. Leuke stad zonder al te veel noemenswaardigheden. Ja, er komt een enorme sloot wijn vandaan. Vooral Bordeaux. En ze hebben er een plein waar water uit de grond komt. Iets met mist en dan kleine fonteintjes. Vooral leuk voor kinderen en voor liefhebbers van moderne architectuur/kunst. We wisten dat Ilja Gort ergens in de buurt van Bordeaux of Saint Emilion woont en het leek ons aardig om hem te verrassen met ons onverwachte bezoek. Was dat vooral omdat we hadden gelezen dat hij bezoek van Nederlandse toeristen niet op prijs stelt en zich bij naderende touringcars schuil houdt tussen de wijnranken? Ja. Het adres wisten we niet, maar gelukkig, een thuisblijver was ons van dienst door het naar ons te sms-en. Ilja Gort woont aan een naamloos landweggetje in het dorpje Saint Romain la Virvée. Een oud Frans boerinnetje wees ons de weg vanuit het centrum. Daarbij frunnikte ze aan haar denkbeeldige Gort-baardje en riep ze "jolie voiture". Chateau de la Garde bleek bij aankomst geen groot kasteel te zijn. Het is een flinke boerderij. Of ligt het aan mijn frans? Ilja zelf was wijn aan het slurpen in de Bourgogne, aldus zijn persoonlijk assistent. Of zat ie gewoon toch tussen de wijnranken te gluren? Wij zullen het nooit weten..

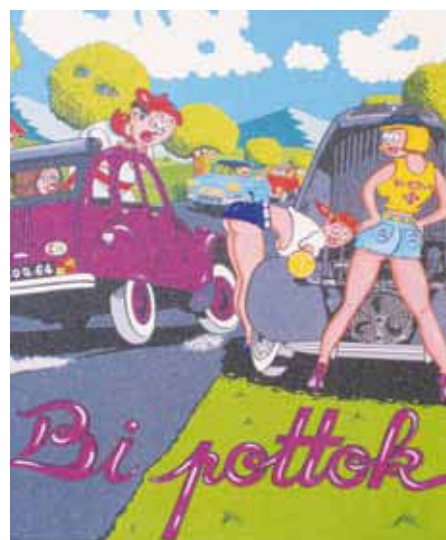
Na Bordeaux zakten we af richting Baskenland. We hadden nog nooit gehoord van de Fêtes de Bayonne. Nu wel, en meer dan een miljoen Fransen al veel eerder. Zodoende was er in Bayonne en wijde omtrek geen hotel meer te vinden. Ja, één in een dorpje 15 kilometer verderop. Een kamer moest daar meer dan 200 euro kosten. Daar zat dan wel ontbijt bij. Mag het voor die prijs? Dat deden we natuurlijk niet. Weg hier, op naar San Sebastian. Je kunt nergens zulke lekkere tapas eten als in San Sebastian. Die lui daar hebben het uitgevonden. Ze, de tapas, heten daar pinchos en zijn al vanaf een uur of twaalf in bijna elke kroeg in het oude centrum verkrijgbaar.

Na een bezoek aan San Sebastian zijn we weer terug gegaan naar Frans Baskenland. De

restanten van de Fêtes de Bayonne lagen nog her en der verspreid. Maar verder: prachtige natuur en hele leuke dorpjes. In de natuur lopen wilde paardjes, pottoks geheten. In één van de mooie dorpjes keken we rond in een winkeltje met van alles en nog wat. In een bak met allerlei blikken platen met afbeeldingen kwam ik een klein blikken plaatje tegen met een 2CV, een ribbelkap, met een HY op de achtergrond. Omdat het aardig in mijn verzameling past besloot ik het te kopen. De dame van de winkel vroeg mij of ik speciale interesse had in 2CV's en ze vertelde dat er in de buurt een kunstenaar woont die schilderijen met 2CV's maakt. Ze tekende de weg op een papieren zakje. Het was al laat en onze magen knorden. Desondanks besloten we er toch even heen te rijden. Het was immers niet ver. Aardig dat die mevrouw de route beschreef en leve de TomTom. De ons toen nog onbekende kunstenaar zou te vinden zijn op de weg richting Cambo, net even buiten het dorpje Espelette. Toen we al even buiten Espelette waren begonnen we te twijfelen of we op de goede weg waren. En toen ineens, een etalage met allerlei kunstwerken. Boven op de rem gegaan en met iets te veel vaart het naastgelegen parkeerterreintje opgereden. Ging maar net goed. Er was niemand te zien. Toen ik de deur van de winkel opende gebeurde er helemaal niets. Geen bel en geen "bonjour monsieur". Het kon toch niet waar zijn dat je hier zomaar binnen kon lopen terwijl er niemand was? Nadat we een volgend vertrek in liepen verscheen er een man. Hij was nog net vriendelijk maar niet erg spraakzaam. Het was nergens uit op te maken of hij ons bezoek nou wel of niet op prijs stelde. Ik vertelde hem, vooral met gebaren, dat we waren gearriveerd met een rode 2CV. Dat vond ie duidelijk leuk, zo leuk dat hij met luide stem zijn vrouw riep om te komen kijken. Met z'n vieren hebben we zijn oude Eend en mijn redelijk nieuwe bekeken. Overmand door zoveel kunst rond Eenden vroeg ik hem waarom ik hem nog nooit op een Rencontre National of op een International Meeting had gezien. Cortez, zo had hij zich inmiddels bekend gemaakt, gaf aan dat hij klanten genoeg heeft en dus niet meer naar dergelijke bijeenkomsten hoeft te gaan. Bovendien had hij er al heel veel bezocht. Hij begon wat spraakzamer te worden en vertelde dat hij de affiche voor Salbris 2011 heeft gemaakt.

Vertrekken zonder een mooie zeefdruk mee te nemen was geen optie. Mijn keus viel op "Bi Pottok, Euskal Herria". Geen idee wat dat allemaal betekent. Nou ja, Euskal Herria is betekent Baskenland En wacht eens, pottok! Die dingen heb ik zien lopen! En "bi" zal wel twee zijn. Bi Pottok is dus baskisch voor Deux Chevaux! Aan de glimlachende ogen van Cortez dacht ik te kunnen opmaken dat ik in zijn achting was gestegen. Op de achterkant van de zojuist aangeschafte zeefdruk maakte hij spontaan een tekening en die voorzag hij van zijn handtekening. Ik heb nu een echte Cortez aan de muur hangen met handtekening. Nou ja, eerlijk gezegd staat ie nog ergens tegen de muur. Ik moet hem nog ophangen. Interesse gekregen in die Cortez? Kijk maar eens op [www.cortez.fr](http://www.cortez.fr). Daar kom je vast ook plaatjes van Eenden tegen die je eerder ergens hebt gezien.

Anthony Pors





# PIMP MY 2CV

Auto's pimpen....ik ben er eigenlijk gewoon mee opgegroeid. Mijn broer reed direct na het behalen van zijn rijbewijs rond in een Ford Capri. Oorspronkelijk appeltjes-gifgroen met een zwart dak, maar geïnspireerd door de The Knightrider David Hasselhoff met zijn car "Kit" spoot mijn broer zijn Ford helemaal zwart, plakte spiegel folie op de zijramen en installeerde hij vernuftig een lichtunit in de motorkap met rood knipperende lichtjes, die hij ook op afstand kon bedienen. Wat een toestand, hoor ik u nu denken, maar in die tijd was het helemaal hip/vet/cool! Uiteraard bracht hij ook spoilers aan en bouwde hij boxen in op de meest gekke plekken. Kaboenk, kaboenk, kaboenk, klonk het al van verre als hij het dorp binnenreed en mijn moeder wist dan dat de andijviestamppot kon worden opgeschept. In die tijd was "Pimp my car" een nieuw TV-programma en daarin werden normale, maar een beetje afgeragde autootjes door stoere monteurs omgebouwd tot bijna genante bolides, fel van kleur, met koelkast en zonnebank. Het beeld van de knutselende en prutsende autobezitter is mij niet vreemd in elk geval. Vele jaren later kwam mijn huidige verloofde voor het eerst met zijn Eend aanrijden. "Kijk eens even naar dat witte leer, dat heb ik van mijn broer en die bouwt aan een jacht voor Donald Trump. Restantpartijtje op de kop getikt.. zelf bekleed! En let op die spatborden.. zelf geveerd.. met een rolletje!". Ik liep bewonderend rond de auto en wist al dat onze zaterdagmiddagen zeer regelmatig zouden worden besteed aan verven, klussen en prutsen aan deze bolide.

Dat klopte, want in de maanden en jaren erna werden vele onderdelen vervangen. Natuurlijk de reguliere zaken, maar ook bracht hij een achterklepvergroter(!?) aan, hij monteerde de achterbank zó dat deze ook ver naar voren kon worden geschoven (zo kun je al je tassies meenemen op vakantie!), hij plaatste nieuwe bumpers (inclusief plakband), enz.. Er was altijd wel iets te rommelen aan het uiterlijk en de techniek. Toen werd het tijd voor een cabrio, zelf gemaakt van een klassiek model Eend. Na maanden denkwerk was het zover. Op tweede Pinksterdag 2007 klonk vroeg in de morgen een hard en zingend geluid in de carport en daar was mijn verloofde triomfantelijk lachend het dak van een grijze ouwe Eend doormidden aan het zagen. Het zag er behoorlijk bloeddorstig uit en ergens was ik wel blij dat ie geen cirkelzaag bij zich had. Maar de eerste stap in dit megaklusproject was in elk geval gezet en is tot op heden eigenlijk nog steeds aan de gang. Het hele proces naar die cabrio, waarin we nu overigens al wel vrolijk rondrijden, is een heel verhaal op zich, voor een volgende keer dan maar..

PW, de zoon van mijn verloofde, rijdt inmiddels ook rond in een Eend en ook hij blijkt het "Pimp-gen" te hebben. Een paar knutsels zal ik noemen. Ooit was ik bij mijn verloofde en daar stond de koerier met een ENORM pakket voor de deur. PW. sjouwde het pakket naar binnen (het werd gewoon even donker in de huiskamer) en

ik vroeg of hij een wasmachine voor de uitzet had gekocht. "Welnee", antwoordde hij zichtbaar verheugd, "dit zijn mijn BOOMboxen! Fantastisch zijn ze!" Diezelfde week nog klonk het vertrouwde Kaboenk, kaboenk, kaboenk-geluid door de straten... Een maandje later (de LED-verlichting, voor de aardigheid ónder de Eend aangebracht was toen alweer verwijderd, een ander projectje..) moest ik even komen kijken naar zijn nieuwste aanwinst: een uitklapbaar DVD-schermpje aan het dashboard...de techniek staat voor niets!

Tot slot dan nog één van de meest creatieve knutsels aan de cabrio: een vlaggenmasthouder (ja u leest het goed). Mijn verloofde bedacht dat het toch wel heel leuk was om bij gelegenheid een vlag op te kunnen steken... Het ding was eigenlijk zó geïnstalleerd, een meevallertje. In juli 2010 behaalde het Nederlands elftal de finale van het EK en -in the winning mood- vonden we het leuk om alvast met een oranje vlag rond te gaan rijden. We reden Rotterdam in en zagen onszelf in de spiegelende kantoorpanden in de donkergroene cabrio met de oranje vlag fier wapperend achter ons, het leek wel Bevrijdingsdag! Het terraspubliek juichte ons toe toen we voorbij reden. Prachtig. Dit kon niet meer mis gaan. Helaas verloren we de finale en dit jaar hebben we het bij de WK, bij het behalen van de halve finale, maar niet meer gedaan (het mocht helaas niet baten).

Afgelopen zondag tuurde mijn verloofde naar buiten en mijmerde dat hij de bekleding van de voorbank opnieuw moest vastzetten en dat komend seizoen de ribbelkap er op moest. We aten zwijgend onze andijviestamppot. Voorlopig nog genoeg te pimpen en prutsen...

En weer eindig ik met de welbekende spreuk: Le 2cv, c'est ne pas une voiture, c'est un art de vivre. Et le chauffeur? C'est un artiste !!

*Rian, verloofde van...*



## COLOFON

't Eendeëi' is een uitgave van Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendeëi

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

**Contactpersonen / bestuur:** Ab van Kapel van de Logt, voorzitter@eendeëi.nl • Dick van Gessel eurobeheerder@eendeëi.nl

• secretaris@eendeëi.nl (vacature. interim: Pieter Vogel) • Paul Otto cursussen@eendeëi.nl • Evert Burger magazijn@eendeëi.nl • bar@eendeëi.nl

(vacature. interim: Edwin Nuij) • Pieter Vogel activiteiten@eendeëi.nl • Cor Brok box@eendeëi.nl i.s.m. Edwin Nuij • Jim van der Put redactie@eendeëi.nl

• **Overige functies:** Esther van Gessel, ledenadministratie@eendeëi.nl • Anthony Pors redactie@eendeëi.nl

• Daphne de Vries, Mailnieuws • Paul Otto, webbeheerder **Clubblad (contact: redactie@eendeëi.nl)** : Anthony Pors, Ivo Jolie, Hilke Meijers en Jan Naezer .

September 2014, Productie: Jim van der Put

