



't Eendeëi



foto: Bea van der Werf



45 JAAR 1976 2021
't Eendeëi

De Eend in de Kunst pagina 9-16



Super-eend: De Dagonet



Over de carburateur



Jezelf op Streetview

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



Van de voorzitter...



Voor je ligt alweer nummer 3 van de 4 Clubbladen die 't Ei ieder jaar uitbrengt van voor je. Hopelijk gaat het met alle leden en hun familieleden goed in deze coronatijd.

Deze "Van de voorzitter" is geschreven rond het Pinksterweekend. We constateren gelukkig dat het langzamerhand met de corona-pandemie de goede kant uitgaat en dat er versoepelingen in het verschiet

Het Magazijn

Zoals jullie weten heeft vorig jaar Evert Burger aangekondigd dat hij na vele jaren het magazijnstokje ging overdragen. Zonder iemand tekort te willen doen was Evert natuurlijk de grote kracht van het magazijn.

In het najaar van 2020 zijn er nieuwe leden bereid gevonden om een rol in het magazijn te gaan vervullen. Voor de lockdown van december 2020 zijn er twee bijeenkomsten geweest om het een ander vorm te gaan geven. Sinds de lockdown ligt de voortgang in belangrijke mate stil.

In februari is er de mogelijkheid van "click and collect" mogelijk gemaakt. Gelukkig speelt Evert hier nog steeds een rol in... Wel is in maart de "ict" verbeterd. Inmiddels is er een nieuwe laptop in bedrijf. Er is een internetaansluiting aangelegd en een PIN-apparaat aangeschaft. Het operationeel maken van de pinbetalingsapparatuur is uitgesteld om onnodige kosten voor de transactie-provider te voorkomen.

Verder wordt er op dit moment gewerkt aan het operationeel krijgen van het magazijn, zodra dit weer mogelijk is. Dat zou hopelijk in juli het geval moeten kunnen zijn, gesteld dat niet een of andere minister op een pauzeknop gaat drukken. Op korte termijn pakken wij de draad weer op met het inwerken van de nieuwe magazijnploeg. Gelukkig zitten in deze magazijnploeg ook mensen die al vertrouwd zijn in het magazijn. Over hoe en wanneer het magazijn de komende tijd gaat draaien houden we je op de hoogte via de website, de Ei-mail en Facebook.

Op dit moment sturen wij aan op voort-

liggen. Mogelijk dat er op het moment dat de Ei-krant bij je op de mat ploft er al meer mogelijkheden zijn dan op dit moment. Zoals je hebt gemerkt houden we iedereen van de laatste ontwikkelingen op de hoogte via onze website, Facebook en natuurlijk de Ei-mail. Het is al vaker gezegd...nog nooit de Ei-mail ontvangen? Geef je dan op via: https://www.eendeei.nl/?page_id=26 Je weet dan zeker dat je geen informatie mist.

Door de ervaringen van het afgelopen jaar was het lang onmogelijk om wat dan ook te gaan plannen. Voor de diverse commissies was het frustrerend om iets in gang te zetten en daarna weer te moeten afblazen, maar zoals het er nu (het Pinksterweekend) naar uitziet kan er gepland gaan worden.

Op zaterdag 26 juni is er de voorjaars ALV. De uitnodiging hiervoor lees je op de

zetting van de oude werkwijze van het magazijn. **Dus elke zaterdagmiddag open.** Dit is natuurlijk alleen mogelijk als voldoende leden bereid zijn hieraan hun steentje bij te dragen. Dus... bij deze toch weer een oproep aan leden, die een bijdrage willen leveren aan het bemensen van het magazijn. Jullie hulp is meer dan welkom. Vele handen maken licht werk. Ook als je bereid bent een paar zaterdagmiddagen per jaar mee te helpen, dan is dat al prima. Laat het weten aan Willem Kervers via techniek@eendeei.nl!



Cursussen

Ter informatie:

Er waren voor het cursusaanbod in 2020 veel aanmeldingen. Helaas moesten de cursussen voor 90% geannuleerd worden. Ook tijdens de lockdown zijn er aanmeldingen voor cursussen geweest. Inmiddels zijn er dus lange lijsten ontstaan van mensen die een cursus willen volgen. Het zal niet eenvoudig worden om alle liefhebbers binnen afzienbare tijd hun geliefde cursus te laten volgen. In de praktijk blijkt dat 2020 een verloren cursusaar is geweest en 2021 voor een groot deel.

volgende pagina. Omdat versoepelingen eraan zitten te komen is de evenementscommissie reeds "coronaproof" bij elkaar gekomen. Het ziet er naar uit dat langzamerhand activiteiten van de plank gehaald kunnen worden. Elders in de Ei-krant lees je over de Midzomernachtvlucht i.p.v. Operatie Nachtlucht, de zomertour en de aankondiging van het Ei-feest op zaterdag 11 september.

Ook vind je in deze Ei-krant de laatste ontwikkelingen over; het magazijn, de box, evenementen en de cursussen. Hopelijk komt iedereen de laatste restjes van de coronatijd in goede gezondheid door en is er toch de ruimte en tijd om te werken aan alle grote en kleine klussen. Blijf gezond en veel leesplezier met deze Ei-krant.

Met vriendelijke groet,
namens het bestuur, Paul Otto



Hoe dan ook zullen de cursisten van 2020 als eerste benaderd worden wanneer het aanbod voor het resterende deel van het jaar bekend is.

Ei-Evenementen



Op een stormachtige zaterdagmiddag kwam de evenementencommissie in de polders net buiten Dordt bij elkaar om te overleggen wat we allemaal weer kunnen organiseren. Het weer was zo slecht dat we de partytent aan 3 eenden en een vreemde eend in de bijt moesten vastmaken! Dat mocht de pret niet drukken en onder het genot van een heuse eigen gemaakte H-Ei-gh Tea, hebben we alvast de volgende evenementen bedacht:

De box

In het kader van de versoepelingen met betrekking tot de lockdown zijn er weer beperkte mogelijkheden voor het boxgebruik. Je bent geïnformeerd via de Ei-mail, website en Facebook. Wanneer er weer verder kan worden versoepeld of wanneer wij weer terug zullen gaan naar normaal, hoor je dat natuurlijk via de bekende weg. Op dit moment wordt gewerkt aan de verbetering van de stroomvoorziening ten behoeve van het puntlas-apparaat. Hopelijk kunnen wij na de zomervakantie een cursus aanbieden, zodat dit apparaat in gebruik zal kunnen worden genomen door de leden. Naast de box is er nog een container geplaatst, na inrichting is deze ook beschikbaar voor klussen.

De cursussen van de Ei-academie

Zoals het er nu naar uitziet, gaan er hopelijk na de zomervakantie ook weer mogelijkheden ontstaan voor cursussen. Wij willen graag nog een aantal cursussen in 2021 organiseren, maar het zal duidelijk zijn dat we eerst moeten weten wat de mogelijkheden van de professoren en docenten zijn in 2021. Naar verluidt zijn er ook bij de geachte professoren en docenten vakantieplannen die al geruime tijd in de ijskast staan.

Zaterdag 19 juni: Midzomernachtvlucht

In het weekend voorafgaand aan midzomer wordt de vlucht der vluchten gereden. Midzomer is een keerpunt in het jaar en hopelijk voor ons ook! Je kunt je alvast inschrijven op de website. Hier vind je ook meer informatie.



Zaterdag 17 juli: De Zinderende Zomertour.

Na 2 wat minder zinderende, zonnige toeren, hopen we dit jaar op een revanche. Van ons mag het dak eraf. Letterlijk! De route moet nog bepaald worden, maar je kunt je alvast inschrijven. Meer info op de website.

Zaterdag 11 september: Het Eifeest

Hier kijken we echt naar uit! Zoals jullie weten bestaat 't Ei dit jaar 45 jaar en daarom een Eifeest met een speciaal tintje. We gaan terug naar de zeventies en alles wat fout is, vinden we goed! Heb je nog ergens een paar bell bottoms liggen? Trek ze aan! Een bloemenkrans in je haar? Zeker doen! Is 'Una paloma blanca' een guilty pleasure van je? Vraag hem aan bij de DJ! Kortom, dit jaar een goed fout Eifeest!

We gaan er even vanuit dat Corona geen roet meer in het eten gooit, maar ook wij moeten ons natuurlijk aan de maatregelen houden. Daarom alles onder voorbehoud.



Uitnodiging voor de Algemene Ledenvergadering van 't Ei op zaterdag 26 juni 2021 om 10.30 uur.

Het bestuur van Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendeei nodigt je uit voor de Algemene Ledenvergadering op zaterdag 26 juni om 10.30 uur aan de Van Helmontstraat 11-13 in Rotterdam. Vanaf zaterdag 19 juni zullen alle stukken t.b.v. de vergadering op de site wordengeplaatst, zodat je je eventueel vast kan inlezen.

Agenda ALV

1. Opening en mededelingen
2. Vaststellen van de agenda
3. Ingekomen stukken
4. Goedkeuring notulen ALV 2020, (d.d. 21 november 2020)
5. Bestuursverslag 2020
6. Financieel verslag 2020 en toelichting



7. Verslag kascommissie / décharge bestuur
8. Benoeming kascommissie
9. Magazijn, voortgang en pinbetaling
10. Rondvraag
11. Sluiting

Leden zijn vanaf 10.15 uur van harte welkom. Er zal koffie, thee en taart zijn!





Jim van der Put is blij met een oude ansichtkaart....



De 'DK'

stamt uit 1960, een gele '12pk', geassembleerd in de Citoën-fabrieken in Vorst (B). Ik kocht hem in 1980, (dus inmiddels 41 jaar geleden) via een kennis uit Den Haag, die me wist te vertellen dat het een Scheveningse Eend betrof, waar er toen nog maar weinig van waren omdat de meesten door de zoute zeewind na een paar jaar al dusdanig verroest waren dat ze op jonge leeftijd al op de sloop belandden. Deze was nog in acceptabele staat, hoewel de eerste (of tweede) eigenaar er een handje van had om verroeste delen gewoon weg te 'knippen', zodat de corrosie niet verder kon woekeren.

Geen probleem, ... dat kwam later wel en het betrof alleen niet dragend plaatwerk. Hij reed! en daar ging het om. Hij was weliswaar niet zo 'snel' als onze ter ziele gegane 2CV-4 maar een prima leuk tweede autootje om lekker goedkoop* door Rotterdam te kunnen scheuren en mee op vakantie te gaan.

**(Er bestond in die tijd ook al een soort oldtimersregeling. Voor weinig wegenbelasting kon je een zogenaamde '60 dagen'-kaart aanvragen.*

Anichtkaart uit plm. 1962/63 van de Karel Doormanstraat in Rotterdam

Mede met de hulp van 't Eendeï en het nodige zelfonderhoud zorgde ik dat de Eend technisch altijd in orde was.

Steekproef

De DK-57-51 was in 1985 als een van de allereersten aan de beurt voor de APK. En laat de RDW daar nou nét een steekproef op willen uitvoeren! Het voltallige personeel van toenmalige garage van den Hoonard werd opgetrommeld om de auto aan alle eisen te laten voldoen, wat wonderwel lukte en ik als één van de eerste Rotterdammers een groen stickertje op m'n achter-kentekenplaat geplakt kreeg.

De jaren verstreken, de zaken liepen aardig en diverse 'primaire' auto's volgden. Maar de 'DK' bleef altijd mijn tweede liefde, hoewel hij naast wat vakantieritten en verhuisklussen, steeds vaker braaf stil stond te staan in de stalling of voor de deur.

Toch zorg ik er ieder jaar voor dat-ie weer probleemloos door de APK rolt. Ik maakte namelijk ooit de fout onze prima rijdende Ami6 op stal te zetten, om 'm ooit later op te gaan knappen. Van dat later' kwam in de praktijk nooit wat van. Dus de

stallingskosten ten spijt mocht een 'echte' knutselaar 'm jaren later voor een symbolisch bedrag van me overnemen.

"Doe een auto op tijd weg, voordat je je eraan gaat hechten:" ... is een geveugelde uitspraak van ons aller Arnold. En hij heeft helemaal gelijk. Toch rijdt juist mede dankzij Arnold de 'DK' gelukkig nog altijd vrolijk rond. Weliswaar met een ander motortje, maar nog helemaal in oerstaat met nog zijn originele chassis. "Je moet er eens wat aan doen", hoor ik regelmatig. Dat ben ik al tijden van plan, maar ach aan de andere kant mag je best zien dattie 61 jaar oud is.

Een luxe Belg of toch niet?

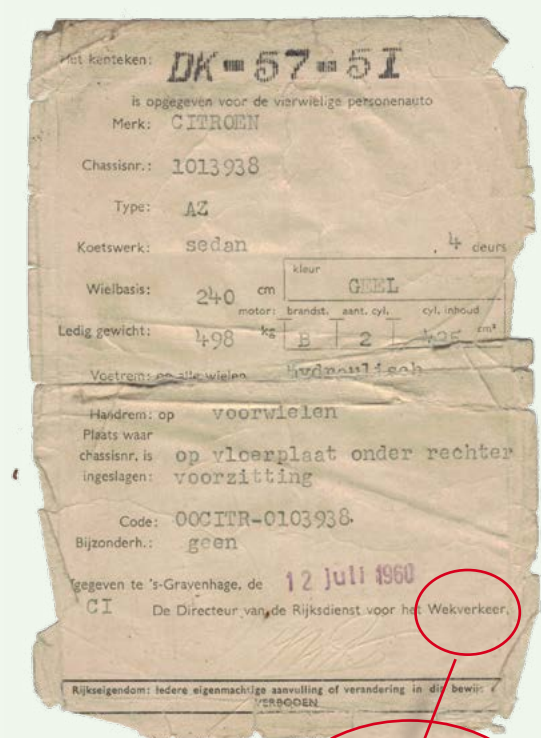
Altijd ben ik er van overtuigd geweest dat de 'DK' vanaf fabriek geleverd is als standaard AZ met enkele extra opties zoals de bolle wielkopjes en het derde zijruitje. Dus geen échte luxe 2CV, zoals de AZL. Die had ook luxere bumpers en andere achterspatborden. En... standaard een derde zijruitje. (Franse Eenden reden nog tot 1970 zonder dit accessoire)

Tot een paar weken geleden... Van Martijn van Well kreeg ik een ansichtkaart uit plm. 1963/64 opgestuurd, waarop Martijn (= fotograaf, dus hij let op ieder detail) duidelijk een gele Eend zag met mijn alom bekende kenteken DK-57-51!

De schok en verbazing was heel even groot... want waarom heeft 'mijn' Eend op de foto dan geen derde zijruitje? Zou de eerste eigenaar dat er dan toch later op hebben laten zetten? Dat moet haast wel! Maar waarom en wanneer? Het is onmogelijk om dit na 60 jaar nog te kunnen achterhalen. Dus we moeten het maar aannemen. Maar je weet maar nooit of er nog een Hagenees opstaat, die zich dat nog herinnert.

Voorlopig vind ik de ansichtkaart al bijzonder genoeg en het Rotterdamse straatbeeld wordt door velen herkend:

Zoals de wereldberoemde IJssalon Capri, waar je speciaal voor naar Rotterdam reed om ijs te gaan halen. (Grote kans dat 'De DK' daar vanuit Scheveningen ook naar onderweg was) Capri bestaat overigens nog altijd en maakt nog immer het



Grappig detail op het originele kentekenbewijs

Ook in 1960 sloop er wel eens een foutje in officiële overheidsdocumenten. Niet zo dramatisch als nu, maar toch... In die tijd werd drukwerk nog met loden lettertjes handmatig 'gezet'. Tja en dan gaat het soms mis als de letter 'k' per ongeluk in het vakje van de 'g' in de letterbak is beland. Benieuwd hoe lang het duurde dat dit 'zetfoutje' door de RDW werd ontdekt.

lekkerste ijs van het land. 's Winters was Capri gesloten en was het een hoedenwinkel. (de eerste pop-up store dus eigenlijk)

Ton Karelse (autoliefhebber en zijn leven lang Peugeot 404-rijder) heeft goede herinneringen aan de Karel Doormanstraat uit die tijd: "Die flats, dat zijn de 'Manhave'-flats. Als de burens piano speelden, hoorde je het niet! Kom daar later nog eens om" en "die blauwe R4 (Renault Quatre zeiden we, de opvolger heette Renault Vier, toen kregen we al meer Engels dan Frans op school), afijn, die draait de Aert van Nesstraat in. Daar liep ik als jongetje met mijn moeder toen ik voor het eerst een 404 zag, geparkeerd. Ik stond aan de grond genageld bij dit mooie lijnenspel. Mijn moeder vroeg me of er wat was? Kijk toch eens wat een mooie auto o.i.d. heb ik gezegd. Afijn, mama kijkt ook en zegt "Wat een onhandig dashboard, daar kan je geen pakjes op leggen". Ik heb het haar nooit helemaal vergeven. Een jaar later kocht mijn vader een 404. Ik heb daar invloed op uitgeoefend."

JIM



Over kentekens...



Na de introductie van het Nederlandse kenteken in 1951 (de auto's voor die tijd reden nog met provinciale platen) zijn er vele miljoenen van uitgegeven. De meeste kentekens zijn



rechtstreeks gekoppeld aan de datum van afgifte op het kentekenbewijs, zodat je aan het kenteken ook gelijk kunt zien hoe oud de auto is.

Nederlandse Eenden van plm. 1951 tot 1978 hadden allemaal een kenteken van 4 cijfers en 2 letters. Daarna (tot het stoppen van de productie in 1990) was de lettercombinatie AB-01-AB.

In 1978, was het ook niet meer toegestaan met blauwe platen te rijden. Gele platen werd de norm voor nieuwe auto's. Alleen donkerblauwe platen zijn en waren nog toegestaan als het voertuig voor het eerst op de weg is toegelaten vóór 1 januari 1978 en het kenteken

Kentekens met letters voor de cijfers (AB-00-00)	
1951	NG
1952	NK, NP, NT
1953	NX, PD, PG, PK, PP
1954	PT, PX, RD, RG, RK, RP
1955	RT, RX, SG, SK, SP, ST, SX, TD, TG
1956	TK, TP, TT, TX, UD, UK, UG, UP, UT, UX, VD, VG, VK
1957	VP, VT, VX, XD, XG, XK, XP, XT
1958	XX, ZD, ZG, ZK, ZP, ZT
1959	AD, AG, AK, AP, AT, AX, BD, BG, ZX
1960	BK, BP, BT, BX, DD, DG, DK, DP, DT, DX, ED, EG
1961	EK, EP, ET, EX, FD, FG, FK, FP, FT, FX, GD, GG, GK
1962	GT, GX, HD, HG, HK, HP, HT, HX, JD, JG, JK, JP, JT, JX, MD, MG, MK
1963	JN, JR, JS, JU, JV, JZ, ME, MF, MH, MJ, ML, MN, MP, MR, MS, MT, MU, MV, MX, MZ, NA
1964	GA, GE, GF, GH, GJ, GL, GM, GR, GS, GU, GZ, HE, HJ, HL, HM, HN, HR, HS, HU, HV, HZ, JA, JE, JF, JH, JJ, JL, JM
1965	EA, EE, EF, EH, EJ, EL, EM, EN, ER, ES, EU, EV, EZ, FA, FE, FF, FJ, FL, FM, FN, FR, FS, FU, FV, FZ

Voorbeeld van kentekenseries beperkt tot 1973. Van 1973- 1978 kwamen de letters tussen de cijfers (Dus 00-AB-00 en van 1978--1990 AB-00-AB

Je ziet ze regelmatig voorbijkomen: Advertenties van Oldtimers met vermelding ‘Met origineel Nederlands kenteken’. Maar wat is origineel? Een auto uit 1953 met kenteken PP-00-00 is echt origineel, wat de taxatie- en verkoopprijs zeker ten goede komt. Maar een auto uit 1975 met kenteken PM-00-00, heeft weliswaar een Nederlands kenteken, maar heeft zeker geen origineel kenteken, hoewel het ogenschijnlijk lijkt dat-tie uit 1953 stamt.... Hoe zit dat?

uit 2 groepen van 2 cijfers en 1 groep van 2 letters bestaat. Sinds 2013 kunnen historische kentekens aangevraagd worden voor alle voertuigen met datum

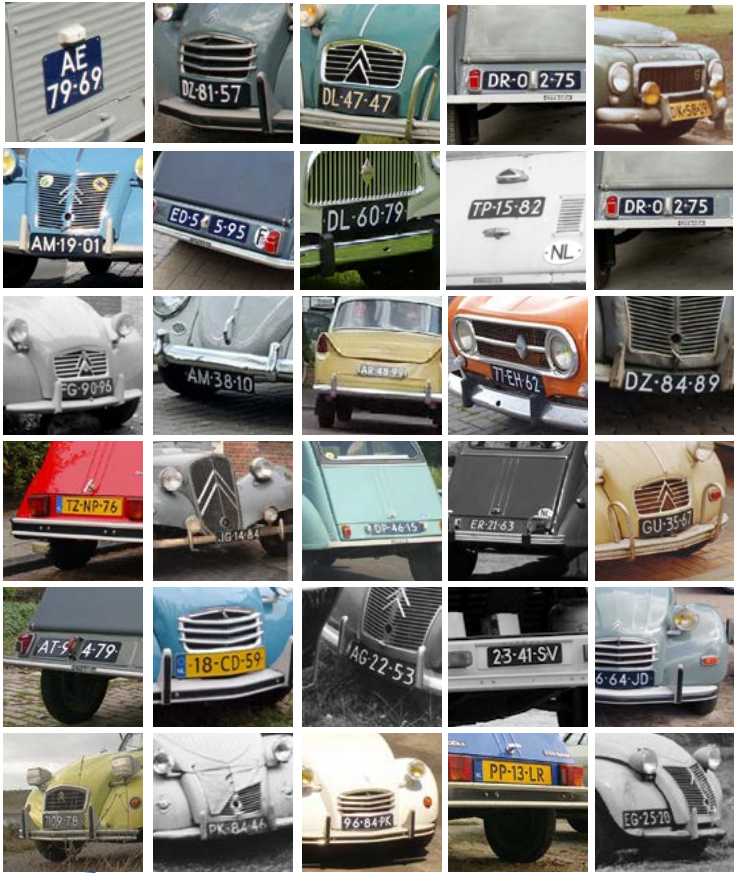
Kentekens met letters achter de cijfers (00-00-AB)	
1965	AE, AF, AG, AH, AJ, AK, AL, AM, AN, AP, AR, AS, AT, AU, AV, AX, AZ
1966	DE, DF, DG, DH, DJ, DK
1967	DK, DL, DM, DN, DP, DR, DS, DT, DU, DV, DX, DZ, EA, ED, EE, EF, EG, EH, EJ, EK, EL, EM, EN, EP, ER, ES, ET, EU, EV, EX, EZ
1968	EZ, FA, FD, FE, FF, FG, FJ, FK, FL, FM, FN, FP, FR, FS, FT, FU, FV, FX, FZ, GA, GD, GE, GF, GG, GH, GJ, GK, GL, GM, GP, GR, GS, GT, GU, GX, GZ, HD, HE, HG, HJ, HK, HL, HM, HN
1969	HN, HP, HR, HS, HT, HU, HV, HX, HZ, JA, JD, JE, JF, JG, JH, JJ, JK, JL, JM, JN, JP, JR, JS, JT, JU, JV, JX, JZ, MA, MD, ME, MF, MG, MH, MJ, MK, ML

1970	ML, MM, MN, MP, MR, MS, MT, MU, MV, MX, MZ, NA, ND, NE, NF, NG, NH, NJ, NK, NL, NM, NN, NP, NR, NS, NT, NU, NV, NX, NZ, PA, PD, PE, PF, PG, PH, PJ, PK, PL, PM, PN, PP, PR, PS, PT, PU, PV, PX, PZ, RA
------	--

1971	RA, RD, RE, RF, RG, RH, RJ, RK, RL, RM, RN, RP, RR, RS, RT, RU, RV, RX, RZ, SE, SF, SG, SH, SJ, SK, SL, SM, SN, SP, SR, ST, SU, SV, SX, SZ, TA
------	--

1972	SV, SX, SZ, TA, TD, TE, TF, TG, TH, TJ, TK, TL, TM, TN, TP, TR, TS, TV, TX, TZ, UA, UD, UE, UF, UG, UH, UJ, UK, UL, UM, UN, UP, UR, US, UT, UU, UV, UX, UZ, VA, VD, VE, VF, VG, VH, VJ, VK, VL, VM, VN, VP, VR, VS, VT, VU, VV, VX, VZ
------	--

1973	VR, VS, VT, VU, VV, VX, VZ, XA, XD, XE, XF, XG, XH, XJ, XK, XL, XM, XN, XP, XR, XS, XT, XU, XV, XX, XZ, ZA, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZP, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZX
------	--



PUB QUIZ VRAAG

We kijken reikhalzend uit naar de PUBQUIZ in de Ei-bar. Hierbij alvast een vraag: Hoeveel onverprutste auto's op bovenstaande plaatjes hebben duidelijk nog het originele kenteken uit hun geboorte-/bouwjaar. Onder de goede inzenders verloten we een miniatuur-Eend mét je eigen kenteken! (stuur dan wel een foto op)

eerste toelating na 1 januari 1973 en vóór 1 januari 1978, uit de reeks 00-YD-00. Eerder werd de reeks YB uitgegeven. Een YB of YD kenteken kun je dus tegen komen op personenauto's, vrachtwagens en motorfietsen. Ook hier geldt: blauwe platen mogen, maar moeten niet.

Stel dat je een auto van voor 1-1-1978 hebt maar met een moderne kentekenplaat en kenteken, dan kun je dat kenteken omwisselen voor een kenteken uit de speciale reeksen klassieker kentekens.

In de jaren zeventig en tachtig, kwam het regelmatig voor dat er nieuwe kentekenplaten aangevraagd werden, zodat de auto ‘nieuwer oogde’. Vergelijk het met Frankrijk , waar begin jaren ‘60 ribbelkapjes vervangen werden door ‘moderne motorkappen’, zodat je ze makkelijker kon verkopen.

Heb je een oude Eend met nieuw kenteken dan kun je vaak het originele kenteken terugkrijgen, mits die gegevens nog aanwezig zijn bij de RDW.



In de jaren 70 en 80 werden er talloze ‘schuurvondsten’ uit Frankrijk gehaald. Na restauratie en keuring kreeg je dan een nieuw kenteken uit de bestaande reeksen. In dit geval dus een kenteken uit 1975. Dus geen oldtimer-plaat, maar een regulier nummer. Logisch want de laatste Traction rolde in 1957 van de band.



Deze Traction heeft wel een Oldtimer-kenteken. Dat mag. hij dateert immers van ver voor 1973.



Datum eerste toelating vóór 1 januari 1973 Tot nu toe verschenen de reeksen DE, DH, DL, DM, DR, AE, AH, AL, AM, AR en PM voor personenauto's



Kenteken voor bijzondere voertuigen, zoals vooroorlogse auto's en zware bedrijfsvoertuigen

Veel meer informatie en weetjes over kentekens vind je op rdw.nl, Bij de Fehac, de KNAC en talloze andere automobiel-gerelateerde websites



Foto': Bram de Pee



In memoriam: John Vrinds 24-5-1948 - 20-5-2021

Op 20 mei overleed John Vrinds. Tilburger John was jarenlang lid van onze vereniging en stond altijd voor iedereen klaar.

“ Ik heb mijn jongste dochter toegezegd dat ik mijn oudste kleinkinderen in mijn gerenoveerde eend naar de kerk zou rijden voor hun 1ste Heilige Communie. Mijn kleinkinderen vonden de combinatie geel/zwart een geweldige kleur-keuze en zo istie dan ook geworden.

Ik ben voor mijn kleinkinderen (en voor mezelf) best ver gegaan. Ik heb onder meer ingebouwd:

- Stroomonderbreker tegen stroomlekage diefstal
- Twee bedienbare binnenverlichtingen en een Bakfietsbel
- Elektrische ruitensproeier
- FM-radio met CD-speler (met 6V-12V omvormer
- met in alle 4 de portieren inbouwboxen
- Een bakelieten telefoontoestel tussen de voorstoelen en achterbank voor de kleinkinderen om mee te spelen
- Opbergbakjes in alle 4 de portieren en extra papiersoepafvalbakjes in de achterportieren
- Sigarettenaansteker en een 4-tal inplugmogelijkheden voor o.a. mijn navigatiesysteem
- Handrem-controle-lampje en Mistachterlamp,
- Witte achteruitrijlamp met ingebouwde waarschuwingstoon en 4 parkeersensoren in de achterbumper en op mijn stuurkolom een display die de afstand van het achter mij aanwezige voorwerp aangeeft en gelijktijdig een waarschuwingsgeluid geeft.....
- En last but not least; een cruise controle! ”

(uit het verslag van John)



Deze eend zag Jacqueline in de voortuin bij iemand in Warffum (Gr) staan. Bijzondere plantenbak toch?



Een technisch of ander 2CV-probleem? Stuur een mail aan: vraagbaak@eendeei.nl en de technische Ei-helpdesk neemt contact met je op.

Handige sleuteltip

met dank aan Geer van Bussel

Aandrijfshoes vervangen
Hoe eenvoudig een aandrijfshoes te monteren door gebruik van een sifon of een buis met de juiste diameter als de aandrijfjas.



3. Vet de aandrijfjas met vet in en hou de sifon of buis tegen de aandrijfjas en schuif de aandrijfshoes over de aandrijfjas



1. Vet de aandrijfshoes aan de binnenzijde in met vet.



4. Aandrijfshoes over de aandrijfjas geschoven. Vet vervolgens de aandrijving in met voldoende vet en monteer tegengedeelte



2. Schuif deze over de sifon of ronde buis



5. Montagegereed

Gespot



Kijk nou! Daar worden we weer vrolijk van in deze barre tijden. Tussen rijen witte bestelbussen een prachtige Acadiane. Een auto waar hij voor gebouwd is: Heel veel klusspullen vervoeren. Mochten we zelf een verbouwklus hebben, zijn telefoonnummer staat genoteerd, want dat moet natuurlijk een gepassioneerde vakman zijn.. (gezien bij de de Bouwmaat in Schiedam)

Verloofd!

Mijn verloofde en ik in mijn eerste auto: de CITROËN DEUX CHEVAUX, oftewel de 'lelijke eend', met kenteken ZG-18-08. Deze foto werd gebruikt voor de aankondiging van onze verloving en tevens uitnodiging voor onze verlovingsreceptie. Destijds was het nog Verliefd, Verloofd, Getrouwd. Het is een zeer nostalgische foto uit 1963. Na de verloving hebben we de Eend volgeladen met tenten en allerlei kampeerspullen en zijn met 4 volwassen personen in de auto naar Lago d'Iseo in Italië gereden. Dat was heel avontuurlijk. Bij terugkomst in Nederland bleken alle (4) veringen alleen nog uit losse ringetjes te bestaan. Dit was ge-

makkelijk te herstellen door de bussen open te slijpen, andere veren van de sloop er in, stalen band er omheen en rijden maar weer. Het was een superauto om aan te sleutelen. Ik denk vaak terug aan die leuke tijd en aan het plezier dat ik aan deze SUPEREEND beleefd heb.

Mijn toenmalige zeer sympathieke zwagers hadden ook een aandeel in deze auto en foto. Cor Postma huisschilder te Zwanenburg, heeft de auto helemaal met de hand geschilderd en de foto is gemaakt door de bekende fotograaf Jan Peters uit Badhoevedorp.

Cor Hijstek
Badhoevedorp



Blijft leuk: Streetview. Vooral als je eigen Eend te zien is. Jos Onderdelinden stuurde ook een hele mooie, waarop hijzelf enthousiast aan het sleutelen is!

Stuur 'm op! Jouw printscreen op Streetview

Dit Clubblad verhaalt over onze gemeenschappelijke liefhebberij en legt regelmatig tot in detail uit hoe je je Eend restaureert en onderhoudt.

Maar... Wat weten we eigenlijk over de berijders van ons culturele erfgoed? wat doen zij in het dagelijks leven, wat is hun passie?

Regelmatig stellen we ze aan je voor: De dieren- en huisarts, de meubelontwerper, de ICT'er, de keramist, de lasser, de fotograaf, de zorgmedewerker, de goudsmid, de drukker, de jurist, de sterrenkundige, de piloot... noem maar op.

Maak in dit nummer kennis met vier beeldend kunstenaars met liefde voor de schilderkunst en het mooiste kunstwerk ooit gebeeldhouwd: de 2CV.



kunst door de eeuwen heen.

Befaamd graficus, etser, Ei-lid en kunstkenner Jan Naezer brengt de 'cultuur-digibeten' onder ons, het belang van Kunst nog even extra onder de aandacht. Een opfriscursusje kunstgeschiedenis in een notendop:

Zolang de mens bestaat er kunst. In de prehistorie is kunst bedoeld om te overleven. Beroemd zijn de schilderijen in de grotten van Lascaux, Frankrijk. De schilderijen hebben vooral dieren als onderwerp. De tekeningen en de (aard)kleuren zijn goed bewaard gebleven. Veel schilderijen hebben geheel gekleurde vlakken, andere zijn uitgevoerd als krachtige lijntekeningen en gravures. Naar alle waarschijnlijkheid werden de schilderijen gemaakt voordat mensen op jacht gingen. De goden moeten gunstig worden gestemd zodat de jacht goed zal verlopen.

Europa lijkt het centrum van het ontstaan van de kunsten. Dat veranderde in 2014, wanneer in Indonesië grotschilderingen worden ontdekt die minstens 40.000 jaar oud waren, wat ze op z'n minst zo oud maakt als de oudste schilderijen in de beroemde grotten van Europa. Religie, het is eeuwenlang de leidraad voor kunst. Het geeft je houvast in een uiterst onzeker bestaan. Belangrijk is de symboliek, de vis die voor Jezus staat, het wit voor de onschuld en maagdelijkheid. Feitelijk werd in de vroeg Christelijke traditie de kunst gestandaardiseerd. In één oogopslag moet de kijker de schilderijen kunnen lezen. Want echt lezen kunnen mensen in die eeuwen niet, het grootste deel is analfabeet. In elke Katholieke kerk vind je de 14 statiën die allemaal met dezelfde kleuren en dezelfde symboliek, beginnend bij de veroordeling en eindigend bij de graflegging, de kruisweg van Jezus laten zien. Of je nou in Maastricht of Rome was, het verhaal is duidelijk. Het ultieme stripverhaal.



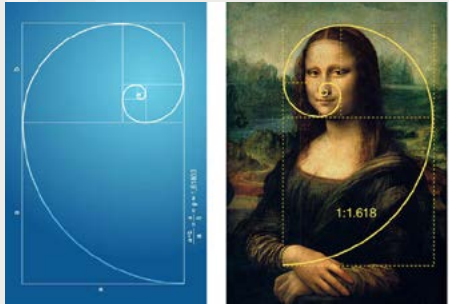
Die éénduidigheid zie je tegenwoordig terug in vormgeving. Iedereen, waar ook ter wereld, herkent in één oogopslag het logo van Citroën.

In 1347 vaart een koopvaardijship uit Genua de haven van Messina op Sicilië binnen. Aan boord zieke zeelieden die zwarte gezwellen vertonen ter grootte van een ei



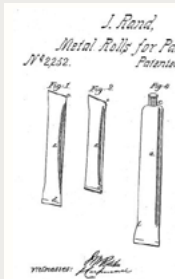
in de oksels en de liezen. Uit de gezwollen komt bloed en pus. Het is het schip met aan boord de zwarte dood, de pest. Europa wordt, net als nu met Corona, getroffen door een epidemie die genadeloos om zich heen grijpt. Zeven jonge vrouwen en drie jongemannen besluiten Florence te ontvluchten en zich terug te trekken op het Toscaanse platteland. Om de tijd te doden vertellen ze elkaar elke dag verhalen, variërend van scabreus tot hoofs, van dramatisch tot komisch. Allemaal zijn ze een lofzang op het menselijk vernuft en op het rake woord dat levens kan redden. De tien vertellers overleefden, door zich te isoleren, de Zwarte Dood. In 1353 beschrijft de Italiaanse dichter Boccaccio de vlucht van deze mensen en tekent hij de verhalen op in de Decamerone. Een belangrijk werk in de literatuur. De pest is een van de grootste massamoordenaars ooit en veroorzaakt de dood van ongeveer een derde van de Europese bevolking rond het midden van de veertiende eeuw. Zij zorgt voor een ommekeer in het sociale en het culturele leven. Hele kloosters sterven uit, rijke families verliezen veel familieleden. Het gevolg is dat religie een minder belangrijke plaats krijgt en dat, door overlijden van veel rijke mensen, het geld wordt gecentraliseerd. Een nieuwe tijd, de Renaissance breekt aan. De familie Di Medici is zo'n rijke en invloedrijke familie. Zij zijn de grondlegger van het internationale bankwezen en het huidige kapitalisme. Rijker dan het Vaticaan speelt Di Medici gedurende de 15e eeuw op het gebied van kunst een toonaangevende rol.

Kunstenaars krijgen opdrachten ander werk dan religieus werk ter maken. Het bekendste voorbeeld van



zo'n werk is waarschijnlijk de Mona Lisa (La Gioconda) van da Vinci. Portretkunst blijft belangrijk, mensen zijn nou eenmaal ijdel. De Nachtwacht van Rembrandt zorgt dan ook voor een schandaal. Een groep schutters die de opdracht geven zich te laten portretteren. Iedere schutter betaalt hetzelfde bedrag, maar niet iedereen wordt volledig geschilderd. Dat zet kwaad bloed maar maakt het schilderij uniek in haar opvatting. Als aardigheidje: de Nachtwacht heet eigenlijk 'De compagnie van kapitein Frans Banning Cocq en luitenant Willem van Ruytenburgh maakt zich gereed om uit te marcheren'. Rembrandt had het met veel donkere partijen geschilderde doek met een damarverniss afgewerkt. Die vernislaag verdonkerde in de loop der tijden en zo kreeg het doek de bijnaam de Nachtwacht.

De schilderkunst verandert als Joseph Nicéphore Niépce in 1826 de



eerste foto maakt. Een vage foto (de belichtingstijd was acht uur) die het uitzicht vanuit zijn werkkamer laat zien. Die foto, de ontwikkeling van de fotografie luidt het eind van de dure portretkunst in. Natuurlijk, er blijven mensen die portretten schilderen, maar opdrachten zoals in de Gouden Eeuw verdwijnen. Dat geeft kunstenaars ruimte. Zeker als de Engelsman Rand in 1841 de tube uitvindt. Vanaf dat moment wordt verf in productie genomen en gaan kunstenaars naar buiten om "en plein air" te schilderen. Weer breekt een nieuw tijdperk aan. Beginnend met de School van Barbizon ontstaat het Impressionisme. Het is aardig om je te realiseren dat landschap van voor die tijd altijd een op het atelier in elkaar gezette compositie is. Je gaat geen halve dag verf maken,

in varkensblazen stoppen om dan buiten te werken. Je maakt schetsen en op het atelier stel je vanuit de mooiste schetsen het schilderij samen. Landschappen van voor 1841 zijn allemaal verzonnen, een stukje Texel met een deel Rome. Ze zijn als een kitcar.

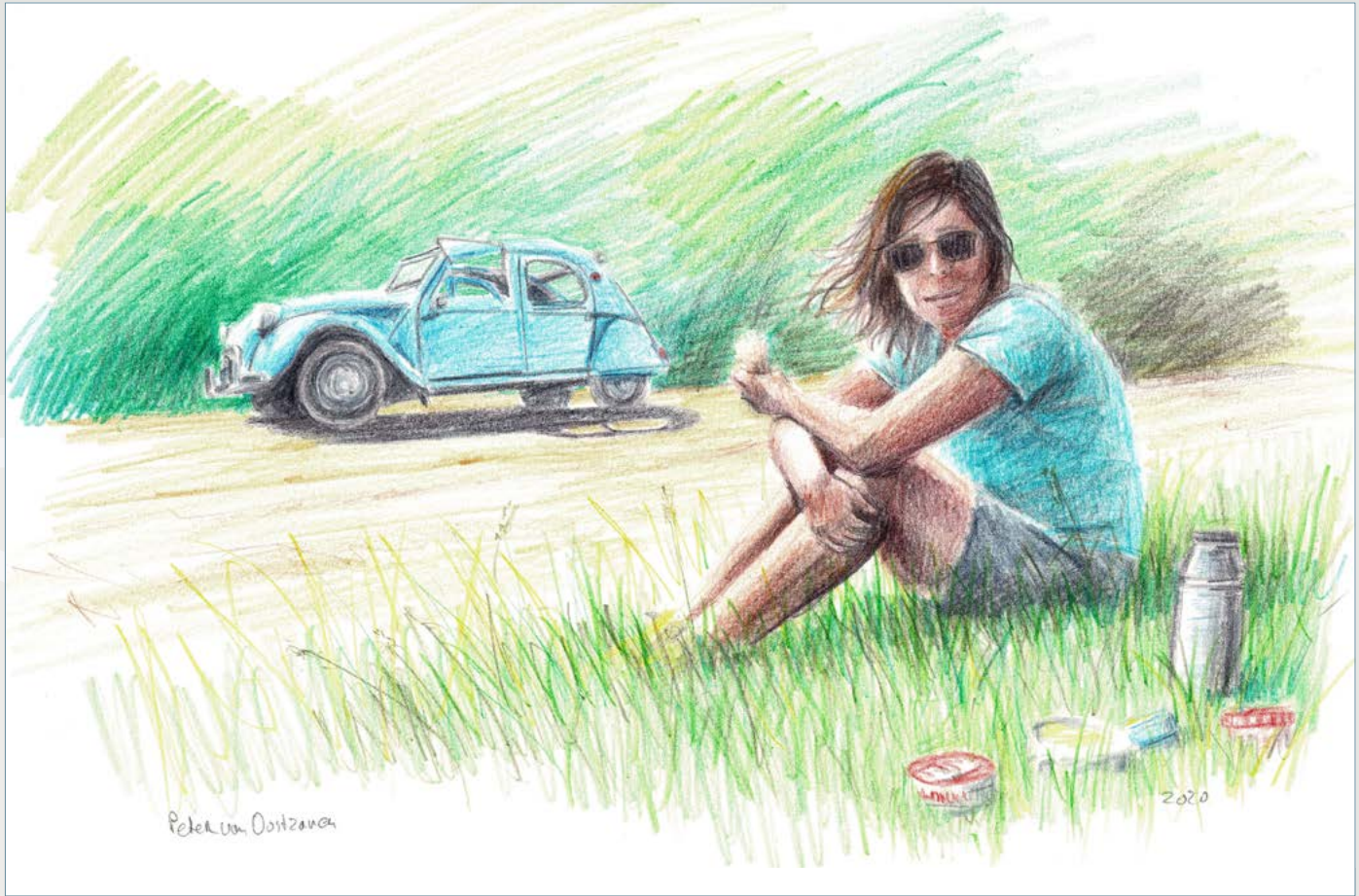
De schilders van het Impressionisme maken de kunst tot een zelfstandig iets. Stroming na stroming volgen.



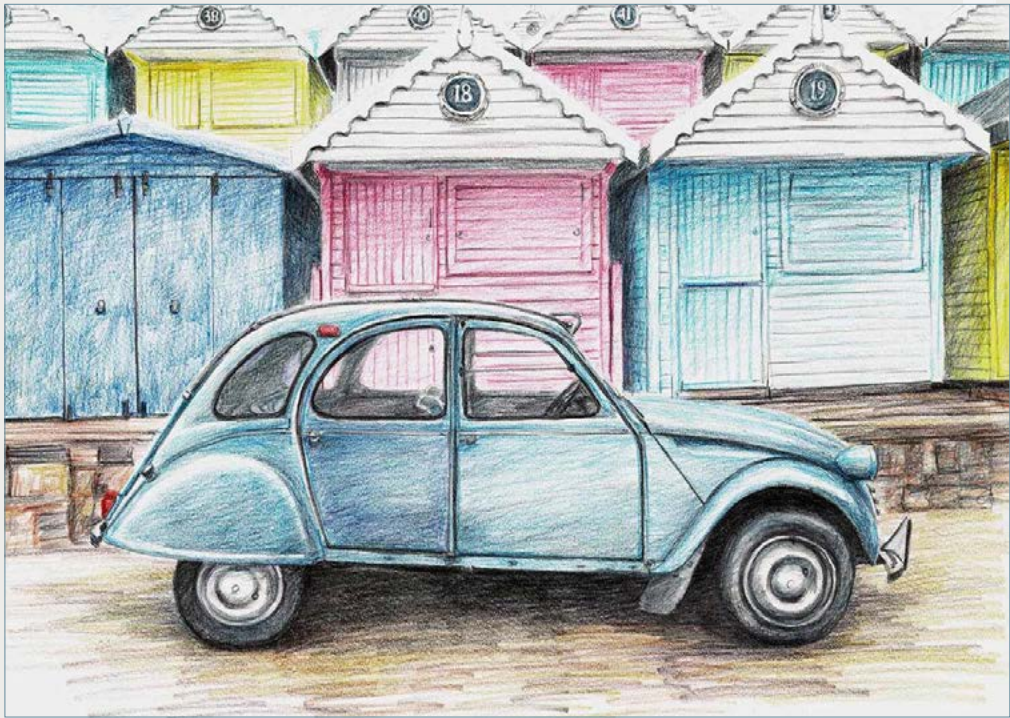
Een sleutelfiguur is de Nederlandse schilder Piet Mondriaan. Met hem komen architectuur, typografie, schilderkunst en vormgeving samen. Een interessant

werk is de pindakaasvloer van de Nederlandse kunstenaar Wim T. Schippers uit 1969. Het werk past in de opvatting van Schippers dat alles in principe zinloos en onzinnig is, maar daarom nog wel de moeite waard. Schippers voegt met zijn pindakaasvloer een nieuw element toe aan de kunst: geur. Het werk wordt verguisd door het grote publiek maar omarmd door de auto-industrie. Geur wordt bij duurdere auto's een onderdeel van het concept. Kunst is, zonder dat wij ons daar constant van bewust zijn een wezenlijk onderdeel van ons dagelijks bestaan. Het is het opium voor de geest. Kunst brengt ons verder. Zonder kunst, zeker zonder de Art-Nouveau en Jugendstil en de door de eeuwen heen gebruikte Gulden Snede had de 2CV nooit het uiterlijk gekregen waar wij zo gecharmeerd van zijn.

Jan Naezer



Peter van Oostzanen



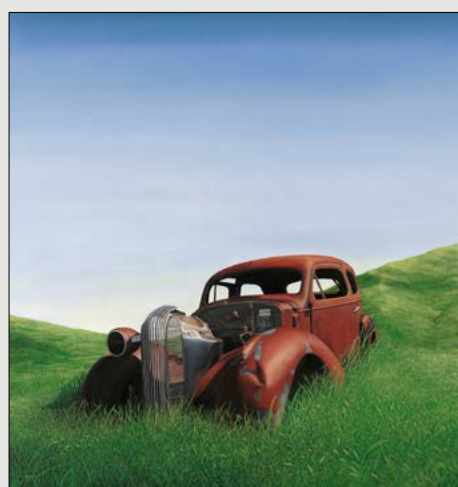
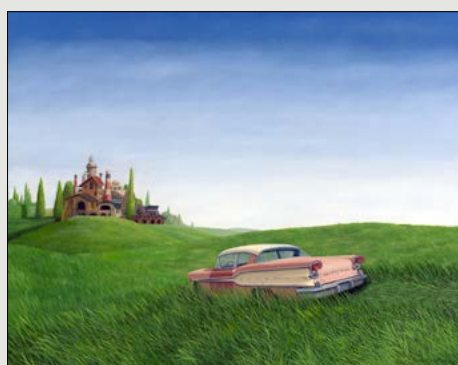
Mijn passie voor kunst en de drang om te schilderen en tekenen, vormen een rode draad in mijn leven. Na mijn opleiding bij NIMETO in de richting 'schilderen' ging ik werken als decorateur bij het grote internationale standbouwbedrijf Hypsos, waar ik als creatieveling onder andere meewerkte aan de Efteling. Rond mijn 30ste komt daar een eind aan door een fietsongeluk, waarop een langdurig herstel volgt. Ongepland was dit de aanzet voor de stap in mijn carrière naar zelfstandig beeldend kunstenaar.

Al schilderend en tekenend herstellde ik en zo ontstond er een collectie van mijn werk. Ik ben altijd geïnteresseerd geweest in kunst en dan vooral in de schilderkunst.





Peter van Oostzanen



Door de tijd heen ben ik me steeds meer gaan verdiepen in klassieke schildertechnieken (zoals die van de Oude Meesters) en paste deze toe in mijn schilderijen. In 2008 ben ik in mijn atelier les gaan geven in deze manier van schilderen.

De schildermethode is dan misschien wel 'oud', de voorstellingen die ik maak zijn wel van deze tijd. Ik schilder en teken een gefantaseerde realiteit, iets wat het midden houdt tussen wat wel kan en niet kan.

Mijn werk doet mensen vaak denken aan Salvador Dali en Carel Willink vanwege het surrealistische of 'magisch realistische' karakter. In mijn tekeningen en schilderijen komen vaak mechanische apparaten voor waaronder ook vervoermiddelen zoals schepen, vliegtuigen of auto's.

Mede clublid Erwin Wittenberg maakte een hele serie foto's van oude Amerikaanse autowrakken, waar ik op mijn beurt weer een reeks schilderijen op heb gebaseerd. Vandaaruit is de stap naar werk met de eend als onderwerp niet groot meer. De twee passies komen samen. Wat de liefde voor de 2cv betreft is mijn verhaal net als dat van vele

anderen. Nadat ik mijn rijbewijs had gehaald werd mijn eerste auto een 2cv4, een rode. Er volgde nog een gifgroene Dyane en daarna nog drie eendjes voordat ik de overstap maakte naar de 'verstandige' gezinsauto.

Een aantal gezinsauto's verder en met de kinderen uitgevlogen, heb ik de oude liefde weer nieuw leven ingeblazen met een oude Monte Carlo-blauwe 2cv uit 1963.

Heb je interesse om mijn werk in het echt te zien? Zodra de musea weer open kunnen, gaat de expositie "Herkenning in vervreemding" in museum Musiom in Amersfoort van start. Die loopt tot medio november 2021. In de zomervakantie is er ook een overzichtstentoonstelling van mijn werk te zien in de, uit de 14e eeuw stammende, Oude Kerk in Soest.

Peter van Oostzanen

[Meer info over het werk en de actuele tentoonstellingen zijn te vinden op mijn website](#)
www.vanoostzanen.com



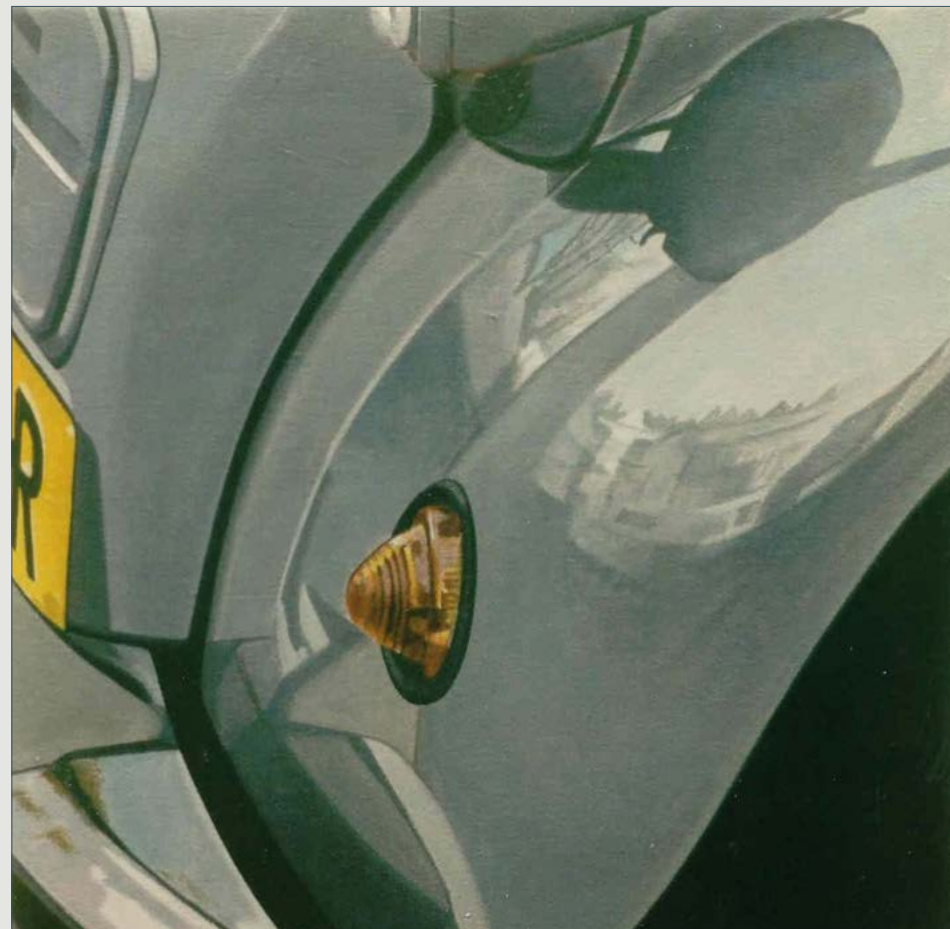


Evert de Vreugd



Evert de Vreugd

Mijn werk is te volgen op mijn
Facebookpagina;
<https://nl-nl.facebook.com/autokunst>



Martin Sijbesma is geboren te Hartwerd (Fryslân) in 1968 en woont en werkt in de voormalige gereformeerde kerk van het rustieke Kûbaard. De bewuste keuze om kunstschilder te worden kwam in 1986. Vooral de realistische schilderkunst, met name uit de 17e en 18e eeuw boeide hem, Zijn werken hebben een warme, romantische en verstilde inslag door de kleur en compositie. Door zijn liefde voor oldtimers zie je de laatste jaren steeds vaker klassieke auto's in zijn schilderijen. Tevens schildert hij interieurs en stillevens, veelal met antieke voorwerpen, groenten en fruit.

“De geschiedenis van de schilderkunst leert mij dat het realisme nooit geheel is verdwenen, zelfs niet in de 20e eeuw. De kunstrichting is een rode draad door de schilderkunst met diverse invalshoeken, Daarom is mijn uitgangspunt steeds de relatie tussen het realisme en de hedendaagse tijd. Door de juiste combinatie van object en kleur wil ik rust uitbeelden en een sfeer van warmte, romantiek en nostalgie creëren. Het werk richt zich uitsluitend op het mooie van dingen, op harmonie en verstillling.”

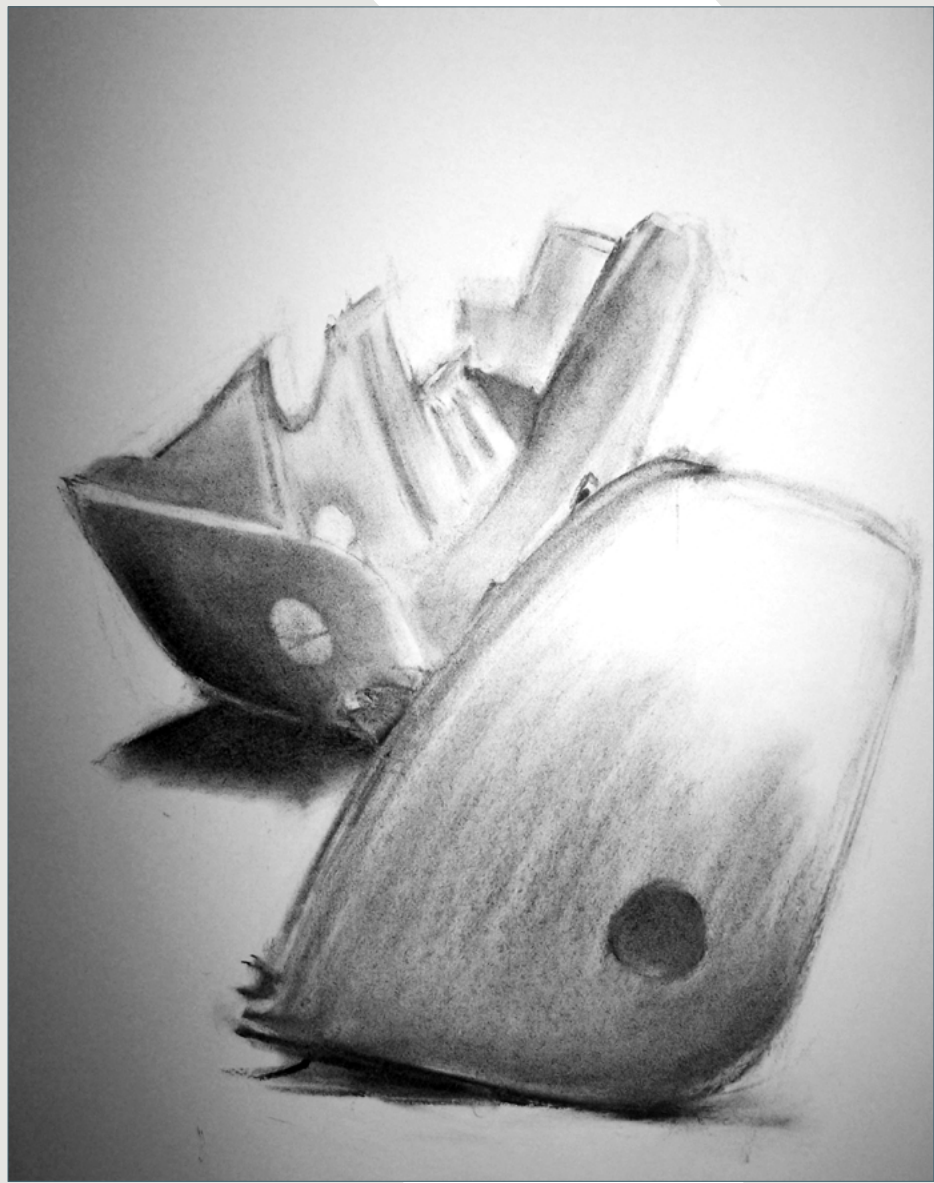
De schilderijen van Martin zijn klassiek vakwerk en vrijwel uitsluitend gemaakt in de zogenaamde glaceertechniek (laag over laag) met olieverf op masonite (houtpaneel) en doek.

Martin Sijbesma

Kijk voor meer werk van Martin
op www.martinsijbesma.nl

Martin Sijbesma





Jan Naezer

Ik ben beeldend kunstenaar en docent. In 1978 begon ik met het geven van lessen op mijn atelier. Ik was toen ook verbonden aan het Voorburgs Atelier voor Beeldende Vorming en de Vrije Academie Vlietstreek te Voorburg, waar ik modeltekenen, aquarelleren en etsen gaf. Van 1990 - 1998 werkte ik als vakleerkracht beeldende vorming voor het basisonderwijs in de gemeentes Voorburg, Leidschendam en Voorschoten. Ik schreef de projecten en gaf de lessen. Omdat wij in Voorburg het doveninstituut Effatha hadden, deed ik een basiscursus doventaal. Zo kon ik in ieder geval een beetje met die kinderen communiceren. De door mij ontwikkelde projecten voor het basisonderwijs werden opgenomen in de projectenbank van het LOKV te Utrecht.. Als beeldend kunstenaar begon ik als figuratief stilleven schilder, nu maak ik alleen nog maar non-figuratief werk. Het verschil tussen abstract werk en non-figuratief werk is dat een abstract werkt altijd nog een literaire verwijzing heeft; het is altijd afgeleid van iets wat bestaat. Non-figuratie werk is nergens van afgeleid, het verwijst alleen naar zichzelf. Dat moet een inhoudelijke keuze zijn. Je moet niet

abstract gaan werken omdat je niet kunt tekenen. Immers de problemen als vorm, restvorm, vlakverdeling, de Gulden Snede, zij blijven hetzelfde. Het stilleven ben ik in mijn lessen trouw gebleven en zo heel af en toe dan zijn onderdelen van de 2CV het onderwerp. Als ik zo eens in mijn kasten met attributen kijk dan zie ik dat ik weer eens nodig naar het Ei moet om nieuwe onderwerpen te zoeken.

Meer informatie: www.jannaezer.nl



Stilleven met spatborden



Remschijven houtskool



Remschijven pastel



gaan; zelfst.: *accessoire, accessoires* (zie ald.). **accessoi' res** (<Fr.), mv., bijkomstige zaken, benodigdheden die tot aanvulling dienen maar niet functioneel zijn, bijwerk; hulpstukken; een enkele keer ook als enkelv.. **accesso' ria** (Lat.), o. mv., toevoegsels, bijwerk; (rechtst.)

Accessoires? Ontoelaatbaar tijdens de ontwikkeling van ons aller A-Typje
Het summum van eenvoudig met slechts minimale essentiële toepassingen was de strikte opdracht van Pierre B aan de TPV ingenieurs.

Zelfs een 4de versnelling was uit den boze en werd door de vooruitziende blik van Walter Becchia and Lucien Gerard clandestien ontwikkeld. Uiteindelijk werd de 4de versnelling onder de noemer 'Surmultipliee' door het strenge technische comité toegelaten.. Maar dat terzijde.

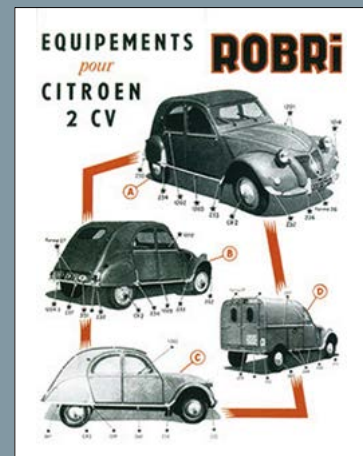
Toen het A-Typje eind '49 op de markt kwam werd al snel inzichtelijk dat de 2cv met minimale outillage werd afgeleverd. De geringe zaken die dan nét wel standaard op een A-type geschroefd werden, konden al vanaf nieuw behoorlijk ingetogen functioneren. Denk aan de standaard kromme ruitenwissertjes en de eerste pogingen van een Antibuée (voorruit-'ontwaseming')

'Le commerce d'accessoire de la voiture' had dat vanzelfsprekend ook opgemerkt en begon er spitsvondig op in te spelen, en ontwikkelde in razend tempo een scala aan nuttige en praktische accessoires.

Wellicht een aantal bekende of onbekende merken zoals : Marchalisez, Robri: DEF, Luxo, Calglace, Hyperbalai et Tubul, Parchoc, Quillery, Scintex, Otac,

Zeker, er zijn er inderdaad véél meer. Goed dan.. nog een aantal.

Robri en Parchoc.
Spatbord versiering, sierstrips, Diverse bumper beugels, aluminium bumper strips. Verchroomde wieldoppen en glimmende velg-ringen. Mechanisch opwindbare richtingaanwijzers.



Combinatie Verlichting accessoire - is het enige toestel dat verlichting mogelijk maakt

1. van de snelheidsmeter
 2. De ampèremeter
 3. het hele voorinterieur
- Geen verblinding. Simpele installatie



Marchalisez.

Een greep van het aanbod: Mistlampen, verstralers, naar achter schijnende lampen. Elektrische ruitenwisser motors, luchtcompressoren voor de claxon.



Ferlor.

Onder andere Achterklepvergroters. (5de deur). Verschillende gladde laadvloeren en opklapbare achterbanken

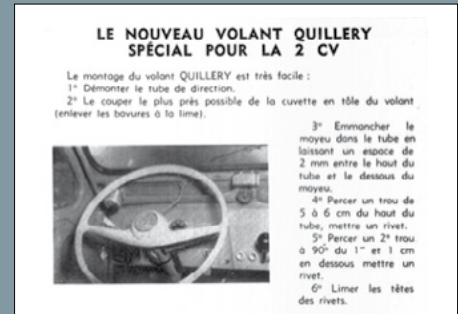


Quillery.

Luxe spaak-stuurwielen enzo.

De montage van het quiller-stuurwiel is zeer eenvoudig.

1. Verwijder het balhoofdbuis
2. Zaag het zo dicht mogelijk bij de kom in de rol van het handwiel en verwijder de bramen met een vijl.
3. Duw de naaf in de buis en laat hem op zijn plaats zitten.
4. Boor een gat op 5 à 6 cm van de bovenkant van de buis, breng een klinknagel aan op 90 graden van de 1ste en breng 1 cm daaronder een klinknagel aan.
6. Vijl de klinknagelkoppen.



Production Ersas en Tubul.

Gespecialiseerd in Aluminium luxe alumini-um sier- en bumperstrips en verchroomde bumper beugels. Luxe deursluitingen. Afsluitbaar handschoenenkastje. achterlichtkapjes, kenteken 00049.jpeg



Picador Verlengbare voorstoel- en In slechts 12 minuten op te zetten, inclusief het installeren van de voorstoelen en achterbanken. Noodzakelijk om in de schaduw - met 4

Le Draai G

... en zo zijn er nog vele tientallen andere uitvinders en fabriekjes, die de mooiste accessoires voor de 2 CV hebben bedacht. Veel nuttige accessoires zijn ontwikkeld in de eerste oer- en gloriejaren van de Eend en vooral bedoeld voor de Franse markt. Veel verbeteringen zijn in de nieuwere Eenden (pakweg vanaf 1971) overbodig, maar er zitten nog zoveel juweeltjes tussen, dat we serieus overwegen om sommige ideeën opnieuw in productie te nemen.

Neem bijvoorbeeld het bolle achterklepje. Eén van onze leden heeft het idee die opnieuw in productie te brengen. Met de huidige 3D printtechnieken is er immers veel mogelijk!

In de volgende editie(s) van ons Clubblad gaan we verder en dieper in op deze boeiende materie. Ideeën? Vragen? Mail ons!!





“Le Sorcier de Faverolles”

Geboren op 9 juli 1889 - Châlons-en-Champagne, Frankrijk. De tovenaars van Faverolles, zo werd hij genoemd door inwoners van Faverolles-et-Coëmy.

Jean Dagonet

Jean is vanaf kinds af aan geïnteresseerd in mechanica en volgt de ontwikkeling van de nieuwste technieken. Hij volgt op een opleiding tot molenaar. Krijgt de kans om de molen van Faverolles over te nemen en start een handel in meelproducten en zaden erbij. De molen stond aan Lotissement du Moulin, een smal doodlopend zijstraatje aan de D27. Een versleten molensteen in de berm is het enige wat aan de



molen herinnerd. Zie je het al voor je, 80 km ten westen van Reims een charmant Frans dorpje met de lokale Bar Tabac tegenover de kerk. Rustig gelegen aan de D27 tussen de glooiende graan en koolzaadvelden, afwisselend door zonnebloem en druivenvelden.. waar wij Nederlanders gehaast doorheen jakkeren om op de volgende camping het beste plekje voor onze tent te kunnen uitzoeken.. Enfin... mocht je ooit over de D27 door Faverolles-et-Coëmy rijden.. Rij dan rustig en bedenk dan dat Jean Dagonet daar 2 akelige wereldoorlogen heeft moeten



meemaken. In het laatste jaar van de eerste wereldoorlog, trouwt hij op 11 September 1917 met Jaqueline en 2 kinderen volgen al snel.

Na WO I en een verwoest Faverolle nog vers in het geheugen, realiseerde Jean zich al tijdens WO II dat hoe dan ook de economische en technische opbouw van Frankrijk een grondige modernisering nodig had. Als gevolg van zijn vooruitstrevende blik opende Dagonet al tijdens de oorlog in Juli 1943 zijn technische werkplaats “Atelier Faverolles”.

Na WOII stond het landschap van de Marne bezaaid met militair rollend materiaal, achtergelaten door onder andere het Amerikaanse en Canadese leger.

Van het zo goed als nieuwe ‘moderne’ oorlogsmateriaal werd dankbaar gebruik gemaakt en tot voitures Sapeurs-Pompiers omgebouwd of voor andere doeleinden gebruikt. Veel van het overgebleven equipement werd verkocht aan wie nog wat geld had overgehouden na de oorlog.

Jean zag mogelijkheden, kocht een aantal militaire voertuigen en transporteerde die naar zijn Atelier Faverolles. De combinatie van zijn jarenlange ervaring met de land- en akkerbouw en zijn kennis van mechanische techniek begon hij met onderdelen van het militaire materiaal land- en wijnbouw machines te construeren. Na een

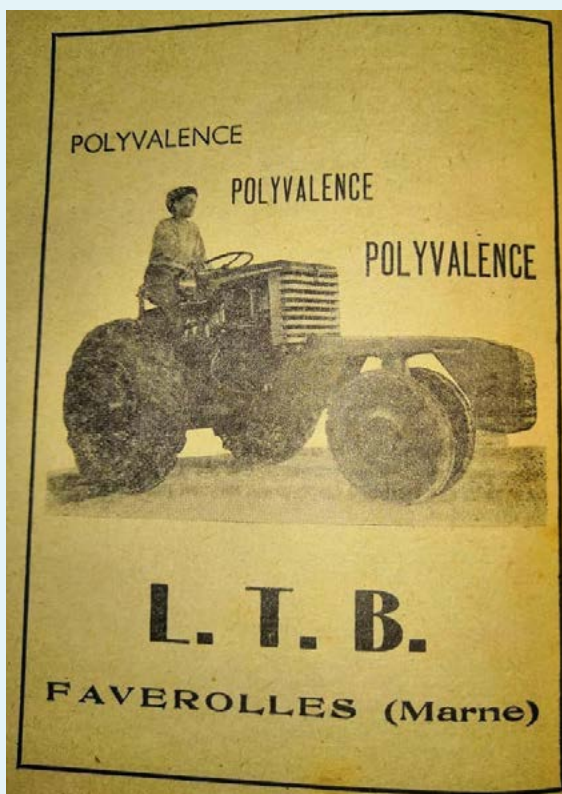


aantal prototypes ontwikkelde Jean Dagonet de LTB landbouw tractor. Voor het chassis gebruikte hij

onder andere een gedeelte van een “Jimmy”, (voor de kenners onder ons, een G-508 - 2,5 Ton 6x6 CCKW GMC truck) De motor en de voorwielen gebruikt op de LTB zaten oorspronkelijk op een Willy's Jeep.



Jean's' LTB tractor kreeg de naam “Polyvalence” wat “veelzijdigheid” betekend en werd onder licentie door Louis en Tony Ballu in Faverolles geproduceerd. In de periode 1948-1950 zijn er zo'n 150 stuks met achtergebleven Amerikaanse militaire



door Erwin Wittenberg



onderdelen in elkaar gezet. Op de jaarlijkse Reims Retro in Parc Des Expositions en op d'Exposition Agricole word een originele Polyvalence tentoongesteld.

Via een invloedrijke en vermogende goede vriend in Reims, kon Dagonet in maart 1950, een 9 pk A-type overnemen die slechts twee maanden eerder in Levallois van de band was gerold. Al na een



paar kilometer vanaf Reims richting Faverolles, pruttelend door het fraaie glooiende franse landschap, realiseerde Jean zich dat de standaard 375 cc niet bijster indrukwekkend presteerde. Eenmaal thuis met zijn 9 pk'tje gaat hij gelijk aan de slag om het 9 pk motortje van een beetje meer “augmenter la puissance” te voorzien. In eerste instantie vergroot hij de cilinderinhoud van 375 naar 425 cc waarbij tijdens de eerste proefritten ongekende snelheden tot wel 70 kilometer per uur bereikt werden.

Al snel komen er uit de wijde omgeving gefrustreerde 9 pk eigenaren met het verzoek of Jean hun 2cv motortje “Voulez-vous donner du poivron rouge à ma 2cv ?”



1951

Om hun gedeelde interesse commercieel te maken, zet Dagonet samen met zijn vriend Jean De Pontac een nieuw bedrijf op, RAF. Jaartje later in 1952, krijgen ze steeds meer bekendheid op het gebeid van 2cv tuning. Jean is inmiddels 63 en ondertussen bekend 2cv motor specialist geworden.



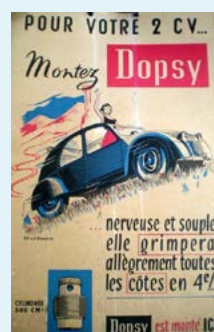
1952

Gebruik makend van een bedrijf genaamd Monopoly Poissy komt Jean - na de 425 en 435cc - met zijn meesterwerk “DF Chrome” (Dagonet Faverolles) op de markt.



We hebben het nu over zijn beroemde 500cc aluminium cilinders. Deze werden geproduceerd en afgewerkt met een chrome binnenzijde en die speciaal voor zijn DF motoren geproduceerd werden door Perigord Mijnbouw en Metallurgische Maatschappij. (Beetje een vrije vertaling...)

Alleen al door het vervangen van deze DF chrome setjes konden snelheden tegen de 83 km per uur gehaald worden. Met speciaal geprepareerde spuitstukken, uitlaten en carburatoren was 100 km/uur niet uitzonderlijk.. Concurrenten die op de loer lagen zoals “Dopsie” kwamen daarna ook met een 500 cc set op de markt.



(500cc setjes worden sporadisch nog wel eens aangeboden! Als je er ooit een tegenkomt kopen !.)

Enfin, de werkplaats in Faverolles ontwikkeld al snel een groot aanbod accessoires. Het assortiment bestond uit 425 435 en 500 cc DF zuigers en cilinders, inlaat- en uitlaatspruitstukken, diverse carburateurs, enkele of dubbele uitlaten, die klanten daar ter plekke konden laten monteren.



Naast de mechanische ontwikkelingen liep Jean al een tijdje met plannen rond om een verlaagde sportcoupé te bouwen op basis van een A-type koets. Belangrijke facetten in de ontwerpen waren het aanpassen van aerodynamica en het besparen van gewicht. Jean had grote race en rally plannen. Om dat idee uit te werken ging Jean in 1953 een samenwerking aan met een carrosseriebouwer, maar dat ging hem veel te langzaam en besloot daarom in zijn eigen Atelier Faverolles zelf A-type's te gaan verzagen.

Dagonet begint ondertussen te experimenteren met -de toen beschikbare- nieuwste kunststof technieken, zoals de glasvezel, polyester, hars soorten en plexiglas. Bij de eerste 2cv koets verbouwingen verving hij in eerste instantie de deuren, motorkap en achterklep door kunststof onderdelen.

Dagonet doet mee aan verschillende rally's en races . Door de jaren heen was hij ook aanwezig op verschillende concours en tentoonstellingen.



1954: Een 2CV DF neemt deel in de jaarlijkse 24 uren race Bol d'Or in de 500cc klasse op het circuit L'autodrome de Linas-Monthéry, waar Pierre Barbot het jaar ervoor met zijn Yacco Barquette 9 wereld records aan flarden heeft gereden. Dagonet eindigde in '54 op de 2de plaats. Op zich was het een geslaagde onderneming, snelheden tot 110 km/uur en de 500cc DF Crome hadden de 24 uren uitdaging prima doorstaan. Op zich heel interessant, maar we gaan hier nu niet verder in op technische details wat Jean allemaal heeft aangepast aan de motor en koets. Mocht je graag meer over boring/slag-compressieverhoudingen, spuitstukken en of krukas aanpassingen van de de DF 2cv



willen weten, is er een prachtig artikel gepubliceerd in L' Automobile in 1956 door Claude Vogel. Getiteld: “La 2 CV Dagonet choque... étonne... séduit ! “De 2 CV Dagonet choqueert ... verbaast... verleidt..”

Mocht je die L' Automobile even niet voorhanden hebben, het hele artikel is ook op internet te vinden.

In de jaren erna ontwerpt en bouwt Jean verschillende modellen. O.a. in 1954 DF Ghislaine , in 1955 DF Marie-France en in 1956 werd de DF Chantal gepresenteerd. We kunnen met enige zeker vaststellen dat niet 1 model dat hij gebouwd heeft exact hetzelfde was.

Sommige lezers denken nu.. en de UMAP dan ? .. Heel opletend.

Het Dagonet model dat later UMAP zou worden, lag in 1955 al in vergevorderd stadium op Jean's tekentafel toen de onvermoeibare techneut door een hartaanval werd getroffen. Zijn gezondheid dwong hem om zijn beide bedrijven op te geven en opvolgers te zoeken.

De Dagonet

De mechanische onderdelen afdeling RAF dat Dagonet samen met Jean de Pontac in 1951 had opgericht, werd verkocht aan Compagnie D'applications Mecaniques in Parijs. De productie van technische onderdelen werden daar verder ontwikkeld en onder de zelfde naam voortgezet.



(Even tussendoor: Collega Jean De Pontac had zelf al jaren een eigen ontwerp avontuur gaande op basis van een A-type. Die auto werd gebouwd door Ets SEPA en kreeg de naam 'De Pontac' en werd in 1955 op de Salon de Paris gepresenteerd. Net als de Yacco Barbot 2cv uit '52 kreeg hij de bijnaam "dienblad")



Autosalon Parijs, Oktober 1956 . Voor de laatste keer stelt Jean Dagonet zijn eigen coupé tentoon met een carrosserie, maar nu geheel van polyester. Het auto'tje word door de journalisten van het Auto-Journaal omschreven als "De lelijkste en slechtst afgewerkte auto van de hele show met nogal zware en lompe lijnen". Desalniettemin zal dit ontwerp later dat jaar worden gebruikt als basis voor de 2 CV UMAP.



Al snel na de 1956 Autosalon word de Dagonet carrosserie afdeling verkocht aan Usine Moderne d'Application Plastique, kortweg UMAP in Bernon Departement Aube. Het bedrijf UMAP werd in 1956 opgericht door ingenieur Camille Martin en is eigenlijk ontstaan door de verkoop van Jean Dagonet zijn carrosserie bedrijf aan Camille, die op dat moment burgemeester van Aube de Bernon was, zo'n 250 km zuid van Favorolles. Daar werd de UMAP ook in '57 "in productie" genomen.

Martin begon dus niet vanaf nul met de ontwikkeling van de UMAP. Het oorspronkelijke ontwerp is en blijft de ideologie van Jean Dagonet. Martin had eigenlijk alles te danken aan Dagonet.

In Atelier Faverolles werden ruim 100 nieuwe 435 en 500 cc DF chrome motortjes gebouwd voor de geplande UMAP productie. De UMAP kon worden geleverd met een 435 of de 500cc DF Chrome. Het DF logo om aan te geven dat er een dikke 0.5 liter Dagonet motor onder de kap schuil ging verdwijnt bij de UMAP.

Voor de productie wilde Camille Martin kant en klaar rollende chassis rechtstreeks van de Citroën fabriek in Levallois afnemen. Citroën zag de UMAP met een krachtige DF Chrome motor en de sjeke sportieve uitstraling als een geducht concurrent

tegenover de eenvoudig uitgevoerd en frustrerend trage 2cv. Het Citroën management in Parijs besloot UMAP op geen enkele manier van dienst te zijn. Er werden zelfs geen kleinere onderdelen aan ze geleverd.

Om het project enige kans van slagen te geven was UMAP dus genoodzaakt nieuwe 2cv's aan te schaffen om gelijk bij aankomst in Aube de Bernon de koetsen van het chassis te schroeven. Met andere woorden.. voor elke UMAP moest een nieuwe koets opgeofferd worden, die 2de hands te koop werden aangeboden. Er was toen nog weinig vraag naar koetsen, die zich opstapelde achter de fabriek. Dit had tot gevolg dat de productiekosten onverantwoord hoog werden. Zó onverantwoord hoog dat je voor de prijs van een UMAP, twee nieuwe 2cv's of bijna een nieuwe ID kon aanschaffen.

De UMAP carrosserieën tussen '56 en '57 werden geheel gemaakt van gekleurd polyester en wogen slechts 41 kg De folder informeert dat er 3 kleuren leverbaar zijn. Echter, er zijn getuigen-verklaringen dat de productie die tot eind '59 doormodderde er toch UMAP's in meerdere kleuren door elkaar geproduceerd werden.. Wit Blauw Bruin Rood en Groen. Wellicht is er ooit een speciale kleur besteld of later een paar met de hand overgeschilderd ?

Begin 1960 word de UMAP productielijn door slechte verkoopcijfers en wanbeleid opgeheven. Het oorspronkelijke plan om 100 UMAP's te bouwen zou nooit gehaald worden. Het aantal verkochte exemplaren zou officieel 50 stuks zijn. Althans, officieel? Niemand die het met zekerheid kan (na vertellen, hoeveel originele 2cv's er in stukken zijn gezaagd. De heren managers van UMAP hielden er blijkbaar ook een nogal op z'n frans gedocumenteerde boekhouding op na.

Totdat de eerste UMAP officieel aan het publiek werd gepresenteerd bleef Dagonet technische adviezen geven, contact houden met klanten en media, tot aan zijn pensionering in 1958.

30 januari 1969. Op 79 jarige leeftijd overlijdt Jean Dagonet .

Bijzondere man met een boeiend verhaal. Merci beaucoup Jean, pour une grande histoire spéciale.



Jan Brandt geeft weer plankgas

Herinnert u zich deze nog... nog..?!



Dit fotografische schema van bougie-neuzen in velerlei staten van 'ontbinding', kon men in de goeie ouwe tijd in menig sleutelhandboek tegen het vege lijf lopen. In die goeie ouwe tijd toen ons hedendaagse nu ozo klassiek geaccepteerde knuffel-2CV'tje nog gewoon een goeie koop en praktisch wegwerpschuurijzer was, waar door Jan en alleman veel en fanatiek op straat zelf aan gesleuteld werd/moest worden om de automobiele pecunialeegloop nog enigszins binnen de perken te houden.

Het komt mij voor dat het hoogtepunt in de publicatiegolf van al deze doe het zelf sleutelhandboeken ergens zo halverwege de jaren 70 en 80 heeft gelegen, althans die indruk heb ik als ik zo eens door mijn redelijk grote stapel "eendsleutelporno" snuffel. Anno 2021 echter heb ik het idee dat die sleutelhand-boekenpublicatie-tsunami verworden is tot de golfslag opgewekt door slap opblaasbootje met krakkemikkige bejaardenaandrijving!!

Maar goed waar ik hiermede naar toe wil is het volgende. In die eerder aangehaalde "goeie ouwe tijd" kon je met behulp van dit setje foto's en met een uit je, eigen dan wel een eventueel nieuw tweedehands aan te schaffen, 2cv'tje geplukte bougie een redelijke indruk krijgen van het conditie c.q. het innerlijke wel en wee van het onder ogen hebbende iconische luchtgekoelde tweecilinder boxer motorblokje. In die goeie ouwe tijd toen er nog 100% echte loodhoudende benzine uit de pomp kwam en geen bedorven loodvrij uilenzeik wijntje, gaf de kleur van de verbrandingsresten door het verbrande benzine lucht mengsel achtergelaten op de porseleinen bougie isolator neus en massa elektrode een hele goede duidelijke indicatie van "de staat van het aggregaat".



Met hedendaagse benzinesoorten echter is dat totaal NIET meer het geval!!! Zeker als het gaat om het visueel kunnen beoordelen van het door de carburateur toegediende benzine luchtmengsel.

In de goeie ouwe tijd was het zo dat wanneer de porseleinen isolatorneuzen van beide bougies er mooi droog egaal lichtgrijsbruin gekleurd eruit zagen, je er gevoeligelijk vanuit kon gaan dat het wel goed zat met de afstelling van het vluchtige brandbare voer wat het motorblok te vreten kreeg!

Een te zwarte bougie isolatorneus betekende toen dat het benzine lucht mengsel te rijk was afgesteld en een helder wit isolatorneusje betekende toen dat je maken had met een te arm mengsel.

Een te rijk mengsel is op zich goed voor de koeling van de motor maarre... slecht voor je geldbuidel omdat dit een onnodig te hoog benzineverbruik tot gevolg kan hebben en in extreme gevallen zelfs de smeerolie van de cilinderwanden kan spoelen met alle ranzige vroegtijdige slijtage-ellende van dien.... Een (te) arm mengsel zou op zich goed kunnen zijn voor de geldbuidel....want het beïnvloed het benzineverbruik natuurlijk op een gunstige manier. Echter de donkere kant van een te arm mengsel is dat het bedrijfstemperatuur van de motor lekker omhoog jaagt, met alle plezante (nah??!) zaken zoals verbrande kleppen en gaten in zuigers van dien....MAAR, ook niet zo'n klein beetje onbelangrijk, je nedrige normaal gesproken fijn zachtzoevende 2CV'tje gaat er vooral zo verrot irritant van rijden.

Met dit laatste bedoel ik dan vooral de manier waarop het brave ozo levendige brulboxertje "aan je rechtervoet hangt"!

OK....het moge zo langzamerhand gevoelig bekend wezen dat uw nedrig Ei-lid nummer 11 enigszins onrustig neurotisch door het leven wenst te ploegen en zwoegeen...en dat het als gaat om het verkrijgen van rust en evenwicht aangaande het "het gevoel der (levens)zaken".....dit bij den schrijver dezès...eh...een nogal behoorlijk "dingetje" is.

Zo ook.....als het gaat om het laten "zoeven" van mijn beide heilige 2CV'tjes. Ook dan is het voor mij niet gauw goed genoeg!! Natuurlijk doet een Eend zelfs in de meest gruwelijk mishandelde toestand nog altijd braaf ende gedwee haar transportplicht....enne... als iemand daar content mee is....prima...prima... prima..."it's a free country and all that, don't you know...wah..wah...wah"... zoals we dat in goed "frans" plegen te zeggen....maarre....dus niet voor mij!!!

Het kan mij bijvoorbeeld totaal niets schelen als het brave boxertje mij met 50 000 decibel of meer.. eh..."toezingt", maarre... als ik dan ergens diep in die bak met pleurisherrie een heel zacht "tijlprammeltje" bespeur, dan is Leiden... eh...Dordrecht in dit geval...toch echt vet in last!!

Of..... als het gaat om het zogenaamde "rechtervoet-gevoel" heb ik er echt een enorme kolere-hekel aan als er door het brave boxertje niet meteen vloeiend braaf gereageerd wordt op elke minieme gaspedaalbeweging die ik als, hypersensitieve geitenwollensokken-bloze voeten 2CV piloot zijnde, met mijn grote teen maak.

Een (te) rijk benzine-luchtmengsel is in dit geval slechts "vervelend".... Een (te) arm benzine-lucht mengsel daartegen is iets war ik echt helemaal knots knetter-zwaargeïrriteerd gek van kan

worden...ach ja, je moet er maar last van hebben!!!

Dit laatste vanwege die (vind ik) hoogst onaangenaam aanvoelende inhou-neigingen die dat met zich meebrengt. Als je je gaspedaaltje met beleid (niet bruusk) naar de vloer beweegt dan hoort het brave boxerblokje zonder inhouden, hikken. Niezen...bla..bla..bla..soepeltje optoerend, gelijk een aangelijnd braaf hondje, je rechtervoet te volgen. De tweecilinder boxermotor van ons nedrige 2CV'tje is namelijk een heel geraffineerd geniaal ontworpen motortecnisch hoogstandje, die aan je rechtervoet net zoveel "freude am fahren" kan geven als de meest gecompliceerde royaal gedimensioneerde aggregaten te vinden in het vooronder van zogenaamde topsegment automobielen.

Zogezegd in die goeie ouwe tijd kon je "de staat van het aggregaat" prima beoordelen aan de hand van dat setje plaatjes van bougie-neuzen. Hedentendage is slechts een hele zware oliezuiper op die manier nog enigszins te herkennen aan een echt bagger olie-vette bougieeuzen.... maar wat betreft het tegenwoordig correct kunnen beoordelen van de verbranding van het benzineluchtmengsel kunnen deze oude plaatjes dus nu echt definitief en heel dringend de prullenbak in!!!

Zogezegd....deze specifieke, nu dus niet meer van toepassing zijnde, set bougie-beoordelings plaatjes kom je dus in heel veel oudere sleutelhandboeken tegen.....maarre.... hoe het dan nu WEL moet, hoe je vandaag de dag anno 2021 aan een bougie kan zien hoe het is gesteld met "de staat van het aggregaat"....dat blijkt toch helaas veel lastiger, zowel het beoordelen als het vinden van info op het internet hieromtrent.

Nu moet ik wel meteen rijkelijk toegeven dat ik mijzelve doelbewust in de problemen heb gebracht door dingen overhoop te halen die in menig sleutelhandboek van harte en zeer dringend worden afgeraden.... en dat is het op eigen houtje gaan rommelen aan de carburateur.... maarre....lieve dames, beste heren..... zo eng en gevaarlijk is dit "rommelen" in principe helemaal niet... als je maar een beetje weet waar je mee bezig bent...oeeps!!!

Zogezegd, "rommelen" met carburateur-instellingen loont wel degelijk!!!!

Althans als je NIET tevreden bent met het rechtervoetgedrag jouwer nedrige 2CV'je, is in dat geval, mijns



inziens, ALLES geoorloofd om zaken naar jouw hand te zetten.

Het moge gevoelig bekend zijn dat ik sinds een jaar of twee in het vooronder van mijn 435cc 2CV4 gele kleine besteelend een experimenteel 507cc blokje heb zitten, zijnde het draaiende gedeelte van een Viertje voorzien van de zuigers en cilinders van een zesje.....en het moge eveneens gevoelig bekend zijn dat ik (nu) met dat "rommelblokje" ongelofelijk content ben.

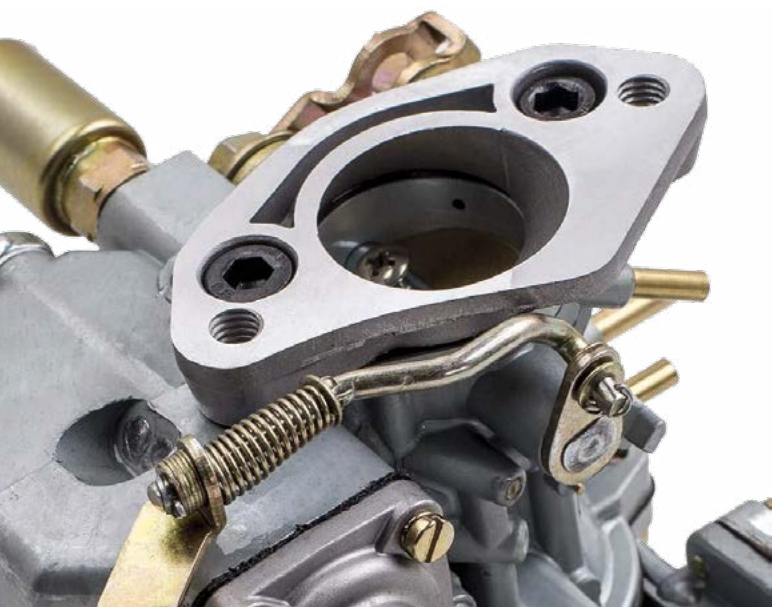
Het woordje (NU) impliceert echter wel dat aan deze huidige tevredenheid een behoorlijke "eendtechnische veldslag" aan vooraf is gegaan, een "veldslag" van mechanische aard (o.a. olieekkages) maar vooral een "veldslag" van afstelperikelen betreffende de ontsteking maar vooral toch van het vinden van de juiste sproeierbezetting.

Ik ben namelijk in eerste instantie helemaal compleet de teil ingegaan omdat ik bij het "rommelen" met verschillende sproeierbezettingen mij heb laten leiden door dat eerder aangehaalde setje, zo nu blijkt volledig achterhaalde bougiefoto's. Ik kreeg het krenge simpelweg gewoon niet lekker (genoeg) aan mijn rechtervoet hangende....of hij bleef toch ergens onder danwel bovenin het toerengebied hikken en irriteren of het bezineverbruik werd opeens van het type dikke V8 yanktank en dat allemaal omdat ik, bij gebrek aan de juiste kennis, me maar op die oude bougiefoto's bleef fixeren.

Het was pas toen ik begin 2020 per (on??)geluk een website tegen het vege digitale lijf liep betreffende het afstellen en opvoeren van....klassieke Amerikaanse dragracers, nota bene.... dat ik het ware "bougie-licht" zag!

In dit vijf pagina's tellende gestoord informatieve artikel werd op zeer verhelderende manier uit de doeken gedaan dat moderne benzinesoorten van een totaal andere samenstelling zijn dan de soorten die onze brave tweecilinder benzine-slikkers in "die goeie ouwe tijd" te vreten kregen.

Eigenlijk is het best wel een klein wonderdje dat wij met ons oude ijzer nog zo probleemloos over's lands wegen kunnen rondsjezen





met die moderne uilenzeik in onze benzinetankjes....enne...met de komst van die meest recente ethanolbenzines is het dat zeker een nog veel groter "wonder" geworden.

Laten we hierbij voor alle duidelijkheid meteen vaststellen dat, hoe wonderlijk dat eigenlijk ook is, wanneer je alles bij jouw 2CV'tje wilt laten zoals het ooit lang geleden in de Citroën-fabriek voor jou is gemonteerd en afgesteld, jouw 2CV'tje jou nog steeds braaf overal naar toe zal brengen....enne....bezien in het licht van het feit dat het ontwerp van de 2CV-machine helemaal uit de jaren veertig van de vorige eeuw stamt, zou ons kleine maar ozo fijne brulboxertje eigenlijk hiervoor minimaal een Nobelprijs voor motortechniek verdienen!!



MAAR.. het kan ook zomaar zijn dat de hypergevoeligen en de mierenneukers onder ons eendrijders toch nog naar net even iets meer "rechtvoet raffinement" verlangen en in dat geval, ook al wordt dit in menig (2CV)sleutelhandboek ten strengste afgeraden, loont het dus wel degelijk de moeite om veranderingen aan de carburateur van ons nedrig 2CV'tje aan te brengen!!

Het toerentalgebied waar een "ouderwetsch besproeierde" nu moderne benzine slikkende carburateur het meeste "rechtvoet-ongemak" wenst te geven, dat is het toerengebied gelegen net boven het stationaire toerental, althans als we dat yankee dragracer-artikel op haar mooie blauw ogen moeten geloven... ENNE.. mijn tot heden opgedane persoonlijke ervaringen bevestigen dit van harte!! Stationair lopen... ach.. daar kan je

met de (twee dan wel drie) daarvoor bestemde afstelschroefjes altijd wel een redelijkerwijze genoegelijke afstelling voor bewerkstellen. Een afstelling die hoogstens afhangt of je die dag al dan niet naar de APK moet, welke meestal resulteert in een welliswaar APK/milieuvriendelijk, maar voor de rest waardeloos bokkig en schokkend stationair loopje. Maar goed....zodra je gekeurd en wel weer buiten staat kan je dit altijd weer zelf voor de rest van het jaar naar eigen smaak en goesting bijstellen.

Oh ja....en het "oeps...betrappt-gevoel" als je pal om de hoek bij het APK-station, wanneer de keurmeester met het volgende te keuren voittuurke de bocht om komt zetten, en jij met de motorkap wagenwijd open, aan je stationairschroef staat te hengsten, wel nu, dat is waarlijk een zeer amusante ervaring!!

Het volgasgebied is voor de 2CV-coureur/coureuze in zoverre belangrijk wanneer zij/hij op de snelweg gezeten het, voor ons nedrig 2CV'tje toegestane, "topsnelheid is kruissnelheid-criterium" ten volle wenst uit te buiten. In dat geval loont het zeker de moeite om te experimenteren met verschillende grotere maten hoofdsproeiers, om in ware Max Verstappen-stijl, een zo hoog mogelijke top(=kruis)snelheid uit het

brave brulboxertje te persen. Edoch....ook in dit hoge toerengebied zijn, met de huidige benzinesoorten, toch niet al te drastische sproeierwijzigingen nodig voor maximaal effect.

De meeste "pijn" bij het gebruik van de huidige moderne benzinesoorten zit hem dus vooral in het overgangsgebied van

stationair naar het lage c.q. midden toerengebied, zeg maar...van 1500 tot iets van 3500 toeren per minuut. Een bekend zeer irritant verschijnsel

is het zogenaamde "niezen in de carburateur"....het even hikken en inhouden als je je gaspedaal intrapt als je wilt optrekken. Dit "niezen in de carburateur" is heel vaak het gevolg van versleten gaskleplagers waardoor er ongewenste valse lucht onder de gasklep wordt aangezogen...welke een (tijdelijk) te arm benzine lucht mengsel tot gevolg heeft, die zelfs niet door de acceleratiepomp kan worden gecompenseerd.



De gasklep-as van een carburateur mag echt maar heel weinig speling hebben in de richting HAAKS op de draairichting!! Heeft ie meer dan heel weinig...dan MOET ie gereviseerd worden!!

Nog een bron van narigheid, zeker bij de enkel traps carburateurs (12/18pk en oudere Viertjes en zesjes), is een eventueel lekkende carburateurvoet-pakking. Dit is die dikke bruine pakking te



vinden onder de carburateur. In principe zou die voldoende flexibel moeten zijn voor een werkzame afdichting....maarre....naarmate de jaren verstrijken kan ik niet anders zeggen dat daar nog wel eens "de klad in komt".

Tegenwoordig monteert ik de carburateur ALTIJD met een papieren pakking aan beide kanten van de dikke bruine pakking in combinatie met tres petite peu vloeibare pakking. Een erg effectieve remedie zo heb ik onlangs nog mogen ervaren. Het "Vijfje" loopt nu tot mijn stomme ver en bewondering zomaar opeens braaf en "hikloos" 600 toeren stationair of lager....gelijk een oude stoomlocomotief....wat een prachtig gehoor!!

Wanneer beide zaken, gasklep-as-spieling en carburateurvoet, op orde zijn, dan pas kan er, wanneer de men dat nodig acht, nuttig ingegrepen worden als het gaat om het eventueel wijzigen van de carburateursproeiers die in dit specifieke lage toerengebied werkzaam zijn. Zoals eerder gezegd, het staat iedereen aangaande deze materie vrij te doen dan wel te laten wat men wilt...maarre....ik persoonlijk heb bijzonder aangename ervaringen met het "experimenteren" met sproeiers in het algemeen en met "lage toerengebied sproeiers" in het bijzonder!!

Nieuwsgierig hoe dit verhaal afloopt?

In de volgende Ei-krant brandt Jan verder...



Wat doe je als je begin jaren '80 net na veel gedoe je rijbewijs hebt gehaald en je wilt een non-sense auto?

Dan koop je dus een Eend. Het had eigenlijk een Charleston moeten wezen maar die waren net even op, dus werd het een Club in de kleur Bleu Azurite, AC 650.

Veel grote reizen werden er niet mee gemaakt, één keer naar Frankrijk maar dat was het dan wel. Onderhoud werd door de garage gedaan, je kreeg dan na een grote beurt zo'n sticker met een krul (APK was er nog niet). Het zal in 1986 geweest zijn toen de auto na een beurt, met verse sticker, niet meer zo best remde. Het werd steeds erger, dur terug naar de garage waar bleek dat de voorste remcilinders volkomen lek waren. Hoezo grote beurt? Geen excuses van de garage, of korting, dus het was: vaarwel garage, hallo Eende-Ei.

Gelijk maar een cursus Eendologie gevolgd zodat de jaren '90 geheel gediplomeerd konden worden betreden. Inmiddels had de APK zij entree gemaakt wat resulteerde in een afkeur vanwege een slippende koppeling. Koppeling vervangen, APK goedkeur, maar ondertussen begon de roestduivel de kop op te steken. Met hulp van Peter Goverde werd op het Ei de auto geheel gedemonteerd om het broodnodige laswerk te verrichten aan koets en chassis. Zo konden we er weer een tijdje tegen... dacht ik. Maar in 1993 moest er een versteviging aan de voorste chassisbalk gelast worden omdat deze begon te scheuren en in 1994



40 JAAR GT-89-DH

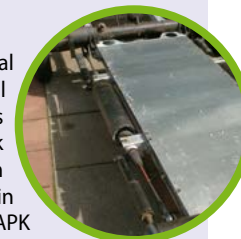
moest de koets er weer af omdat er onder de voetenbak gaten begonnen te ontstaan. Alles gerepareerd met als gevolg: APK afkeur! De auto was door een "universele" garage gekeurd (moet je nooit doen!) die met allerlei onbenulligheden kwam aanzetten. "Kofferbak zwak", wat moet je daarmee? We kwamen toen in een kritische fase terecht.

Wegdoen? Dat was een optie maar er was een probleem: de kopie deel 3 was zoek. Om een nieuw deel 3 te krijgen moest de auto geschouwd worden maar hij mocht de weg niet meer op omdat de APK inmiddels was verlopen. Naar het Ei rijden om de kofferbak te laten kon ook niet. We hadden nog een "gewone" auto dus vervoer was geen probleem. De oplossing kwam van een kennis die een lasapparaat had. Thuis werd daarmee de kofferbak gerepareerd en op 2 januari 1995 kon de Eend weer legaal de weg op. Vanwege een niet al te best linker-achterbinnenscherm werd in 1998 een compleet deel linksachter vervangen, inclusief de helft van de c- en d- stijlen. Een hele klus die een half jaar duurde omdat gelijk

wat andere probleempjes werden aangepakt. Al die tijd hadden we er nog een "gewone" auto bij gehad maar eind 1998 werd deze door APK problemen afgedankt zodat we het alleen met de Eend te doen. Voor de vakanties werd een auto gehuurd. Maar toen zich in 2002 toch weer roestproblemen voordeden besloten we tot een totale opknapbeurt.

BX gekocht, Eend geschorst en de volgende 2 jaar lag de auto totaal uit elkaar. Lijsten werden gemaakt waarop van allen onderdelen werd vastgelegd wat er mee moest gebeuren (opknappen, vervangen of zo laten) en -vooral- waar ze werden opgeborgen. Het chassis werd aangepakt maar het meeste werk was -uiteraard- de koets.

Dorpels, bodemplaten en voetenbak werden allemaal vervangen evenals een aantal demontabele delen zoals schermen en deuren. Uiteindelijk werd alles gespoten en weer in elkaar gezet zodat de GT-89-DH in juni 2004 weer met een verse APK de weg op kon. En hij leefde nog lang en gelukkig..? Nou, niet helemaal, want ondanks uitgebreide reparaties aan het chassis kwamen en na enkele jaren toch weer wat krokante plekken aan het licht. De oplossing lag voor de hand: een nieuw chassis. Dit werd in de zomer van 2010 uitgevoerd. Na een motorwissel in 2011 hebben we, afgezien van het reguliere onderhoud aan mechaniek en carrosserie weinig problemen meer gehad. **40 jaar.. het is een hele tijd. Vol goede moed op naar de 50!**



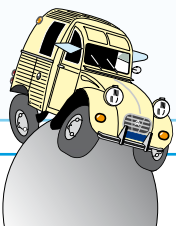
Jos Onderdelinden



Welkom bij de club!

Sinds de vorige Ei-krant (maart/april/mei 2021) hebben zich 8 nieuwe leden aangemeld:

- 3298 Ivar Abas, Utrecht, 2CV6 Club 1983
- 3299 Laurens Schot, Tilburg, 2CV Club + Acadiane
- 3300 Vera Bergschneider, Meteren, 2CV6 Club
- 3301 Stefan van der Niet, Voorhout, Dyane
- 3302 Fred Smakman, Breukelen, Dyane
- 3303 Henk Werndly, Abbenbroek, 2cv Special
- 3304 Marc Andringa, Huizen, 2CV Charleston
- 3305 Huibert Kruiselbrink, Eibergen, 2CV6



Ons Clubblad

Met dank aan diverse leden lukt het ons (soms op het laatste nippertje) vier keer per jaar een papieren blad uit te brengen. Omdat het samenstellen, opmaken en verzendklaar maken veel (vrijwilligers)werk is en door maar een paar leden wordt verzorgd, roepen we je op mee te komen helpen aan het clubblad. Meer weten, aanmelden? mail naar redactie@eendeei.nl

Disclaimer Aan de opmaak van teksten en foto's in dit magazine is veel aandacht en zorg besteed. Desondanks kunnen wij geen garanties geven ten aanzien van de inhoud. Tevens aanvaarden wij geen aansprakelijkheid voor de inhoud van deze informatie en het gebruik daarvan. De in dit magazine vermelde informatie is alleen bestemd voor persoonlijk gebruik (bv eigen Facebookpagina) en het is niet toegestaan deze informatie te verspreiden of te kopiëren. Het is niet toegestaan deze informatie te gebruiken, zonder uitdrukkelijke toestemming van 't Eendeei. Foto's zijn met toestemming van de makers rechtenvrij geplaatst of zijn afkomstig uit het Eendeei-archief. Van een beperkt aantal beelden konden wij niet achterhalen wie deze ooit hebben gemaakt, waardoor bronvermelding niet mogelijk was. Teksten zijn van de hand van de redactie of met toestemming geplaatst door andere Clubleden en schrijvers.. Dit verenigingsblad is gedrukt in een oplage van 500 exemplaren en is verstuurd aan leden, donateurs en relaties van 'vereniging de alternatieve garage 't Eendeei en ook te lezen op de website van 't Eendeei. Het benodigde adresbestand voor de papieren versie wordt conform de wettelijke regels verordening Persoonsgegevens beheerd door het bestuur van 't Eendeei en wordt niet voor andere doeleinden gebruikt.

COLUMN

Er was eens een lelijke Eend. Zij werd gekocht voor 300 euro. De vorige bestuurder had haar al afgeschreven. Hij zei dat ze al meer dan 200000km had gereden en het was nog maar een roestbak. Hij had net een nieuwe Nissan gekocht. De nieuwe bestuurder bekeek haar zorgvuldig. Er zaten wat gaten in de vloer en de veerpotten jankten van verdriet over de snelheidsontmoedigende hobbels in de wijk. Verder had ze her en der wat roestplekken en het scharnier van de motorkap was er slecht aan toe, maar ze reed als een zonnetje. Hij was er gelukkig mee. Het eerste wat hij deed was eens lekker kletsen met een eendenvriendje. Die had een lascursus gedaan en wilde wel helpen met de gaten in de vloer. Hij verdiepte zich in roestbehandeling en begon aan de koets te werken. Langzamerhand in de loop van een jaar werd de Eend steeds mooier. Hij kocht een set nieuwe bekleding bij Burton en schilderde haar helemaal na alle roest te hebben weggeschuurd. Hij zette er ook mooie nieuwe chrome koplampen op. Een nieuw dakje maakte het helemaal af. Door al deze liefdevolle acties ontstond er een hechte band tussen Eend en bestuurder. En hoewel iedereen het een mooie Eend vond, vond de bestuurder dat de naam lelijke Eend niet meer paste. In zijn ogen was zij nu een zwaan geworden. Zij trokken vele jaren samen door Nederland en uiteindelijk door heel Europa. Hij zorgde voor haar, greep direct in bij het kleinste roestplekje, en hield haar lekker in het vet en in de olie. Tot bijna 30 jaar later, toen het grote drama hen overviel in de vorm van een brutale Audi, die desastreus op haar in reed. "Total loss" zei de verzekering, dagwaarde 0. Het chassis is een verloren zaak, we geven u er nog 300 euro voor. Daar stond ze nu, naast het huis, een hoopje ellende. De bestuurder huilde en zat bij de pakken neer. Na een week of wat grepen zijn vrienden in. Dat heb je zo met zwanenvrienden. "Kom" zeiden ze total loss bestaat niet. Ze moet gewoon weer terug naar het Ei. De motor is toch nog goed, dus een harttransplantatie is niet nodig en de koplampen zijn ook nog mooi. We bouwen haar gewoon weer op. Het chassis was kapot, dus ze begonnen met een nieuw chassis en daarna verder. Na een jaar was ze weer helemaal mooi en terecht noemde Hij haar Zwaan. Dat is toch een mooi ding, zo'n Ei. Konden wij ook maar opnieuw gebakken worden.

Jannetje van Groningen

Toen de terrassen altijd open waren



45 JAAR 1976 2021
'TEENDEËI'

De bar

Vorig jaar is de voorraad in de bar privé verkocht of naar de voedselbank gegaan. De voorraad is dus nul. De voorraad moet weer op pijl worden gebracht. De barroosters moeten weer in elkaar worden gezet. Ook in de bar willen we van het bewerkelijke contante geld af. Het is de bedoeling dat je een consumptiekaart gaat kopen aan het loket van het magazijn en vervolgens worden de consumpties afgestreept op je kaart. Makkelijk voor de barmedewerkers en natuurlijk ook voor jou! Wanneer de bar weer open kan, we hebben geen terras waar wordt bediend!, hoor je dat op de bekende manier.

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 Bank: NL84INGB0003746685 • KvK 40341041 • Elke zaterdagmiddag open of na afspraak • Bereikbaar (bestuur en commissies) zie de mailadressen op www.eendeëi.nl Kopij voor het clubblad of mailnieuws: redactie@eendeëi.nl • Dit verenigingsblad verschijnt 4 x per jaar in een oplage van plm. 500 exemplaren Voor actuele openingstijden en alle overige clubinformatie: Kijk op www.eendeëi.nl of meld je aan voor het Ei-Mail-Nieuws voor het laatste nieuws.

