



Port Betaald



verschijnt 4 keer per jaar

46e jaargang nummer 2, maart/april/mei 2021

't Eendeëi

45 JAAR 1976 2021
'TEENDEEÏ

in dit nummer onder meer

TERUGBLIKKEN OP 45 JAAR EENDEEÏ

DE BUITENAARDSE HOBBY VAN JAN

EEN SPELLETJE "EVERT-ERGER-JE-NIET"

EEN RACE-EEND GENAAMD BARQUETTE

OVER STICKERTJES EN TYPEPLAATJES

APK-PERIKELEN

ZAKELIJK EENDRIJDEN EN BIJTELLING?



Een uitgave van Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendeëi

Bezoek en correspondentieadres: Van Helmontstraat 11-13 3029 AA Rotterdam NL



Basel * Grand Hotel Victoria & National.

Familienhotel I. Ranges gegenüber dem Zentralbahnhof. Ausgestattet mit allem Komfort der Neuzeit. Fließendes warmes und kaltes Wasser in den meisten Zimmern. Viele Bäder mit Toiletten usw. Kein Eisenbahngeräusch. Schöne Restaurants-terrasse. Paul Otto, Besitzer.

Na de kalender, begin dit jaar, ligt de eerste Ei-krant van 2021 voor je. Hopelijk gaat het met alle leden, donateurs en familieleden goed in deze coronatijd.

Een jaar geleden werden we voor het eerst geconfronteerd met corona. Zoals bij velen, was bij ons ook de gedachte: even een paar weken wat aanpassingen in het drukke schema met activiteiten en daarna maken we er weer een mooi Ei jaar van. Zoals nu bekend liep het allemaal anders, niets van dat alles. Uiteindelijk werd alleen de 'schitterende zomertoer' verreden en waren er tot begin december beperkte klusmogelijkheden in de box. Vermeld moet worden dat er pogingen zijn gedaan om toch activiteiten te plan-

Van de voorzitter

nen. Een voorbeeld hiervan is 'Operatie Nachtlucht'. Tot 2 keer aan toe moest er worden geannuleerd. Dan organiseren we een drive-in filmavond, helemaal corona-proof! Zo werd er weer van alles in de steigers gezet. Maar weer helaas...de avondklok en aangescherpte maatregelen maakte ook deze happening onuitvoerbaar. Daar staan we dan nu... Door de ervaringen van het afgelopen jaar is het nu onmogelijk om wat dan ook te gaan plannen. Voor de diverse comités is het frustrerend om iets in gang te zetten en daarna weer te moeten afblazen. Maar we houden natuurlijk moed! Aan de corona-ellende zal hopelijk in de komende periode een einde gaan komen en kunnen we gaan plannen en aan de klus! In de afgelopen weken hebben we alle leden steeds geïnformeerd via de e-mail, website en facebook over de laatste stand van zaken en hoe het er in de komende weken weer uit zal zien. Uiteraard zijn voor ons leidend de overheidsmaatregelen.

Een overzichtje van waar je de informatie kan vinden: https://www.eendeei.nl/?page_id=976 (het laatste nieuws) https://www.eendeei.nl/?page_id=85 (magazijn, de beperkte mogelijkheden) Overigens al eens gekeken op de startpagina van 't Ei....rechtsboven de 4 icoontjes? Hier vind je links naar de Facebookpagina, Ei-foto's op Flickr, 't Ei op Youtube en kan je je aanmelden voor de digitale nieuwsbrief. Dit kan overigens ook door een mail te sturen aan nieuwsbrief@eendeei.nl. Je ontvangt vervolgens regelmatig de digitale nieuwsbrief. Hopelijk komt iedereen deze 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



Over stickertjes en striping

Op diverse plekken in en op een Eend kom je de nodige sticker(tje)s of naamplaatjes tegen. Variërend van het schakelschema op je dashboard tot levensgrote stickers op de diverse 'speciale' series zoals de Transat, Charleston en Cocorico. Na verloop van de tijd verweren de naamplaatjes, verdwijnen stickertjes en striping na een schilderactie of schadeherstel. Helemaal eens: Zonder stickertjes en naamplaatjes rijdt een Eend ook wel, maar soms wil je hem weer in originele staat brengen inclusief de belettering.

Vrijwel alles is te koop bij de bekende kanalen zoals Der Fransoze, Ad van der Horst, Burton, het Letteratelier in Laren etc. Let wel goed op de prijzen, zo merken we regelmatig. Zo zagen we op Citromobile bijgaand foliegesneden tekststickertje voor 10,- Dat is o.i. best duur en sindsdien maken we dat soort stickertjes dus gewoon maar zelf. (Is in ons Magazijn verkrijgbaar voor 2,50)

Zelf maken heeft meerdere voordelen: Op subtiële wijze kun je je Eend 'personaliseren', zoals Jeroen dat deed op zijn oude type achterbumpertje:



Voor het grotere werk, zoals een Charleston beplakken, raden we wel aan de originele



striping te bestellen. Ook hiervoor geldt: Eerst even goed prijsvergelijken. Angelina weet inmiddels alles op dit gebied. Zij transformeerde vorig jaar haar rode '87'er na een grondige totaalrestauratie naar een prachtige Charleston (zie de foto hierboven) Zij koos ervoor om het opplakken over te laten aan een erkend Sign-bedrijf bij haar in de buurt. Verstandig, want hoewel zelf plakken te doen is, moet je wel wat kennis van zaken hebben.

Wil je toch zelf je auto gaan beplakken, vraag dan aan de leverancier wat voor soort folie het is. Folie plakken kan namelijk 'droog' of 'nat', afhankelijk van de soort. Voordeel van nat plakken (met een plantenspuit eerst het oppervlak vochtig maken) is dat je -mocht er iets scheef gaan- de folie weer makkelijk kunt loshalen en weer rechtplakken.

Hulpmiddelen voor het opplakken van folie zijn ondermeer een föhn, rakels, spatels, tape of magneten (om de folie op z'n plek te houden) mesjes en vooral: een schone stofvrije ruimte. Ga vooral niet buiten aan de slag. Voor je het weet landt er een beest op de kleeflaag en die blijf je na het plakken altijd zien.

Op Youtube vind je talloze filmpjes van signbedrijven met tips hoe zelf te plakken. bijvoorbeeld: www.youtube.com/watch?v=maY6QEvFmc

Vragen? raagbaak@eendeei.nl of redactie@eendeei.nl



WRAPPEN
Carwrappen is steeds meer inburgerd. Als je nu een nieuwe auto koopt, biedt de fabrikant soms gelijk aan een carrosserie(deel) in je eigen voorkeurskleur te beplakken. Wrapfolies zijn zeer flexibel en speciaal ontwikkeld om bolle vormen de beplakken. Kies voor een goed merk: 3M of Avery. Folies zijn leverbaar in honderden kleuren. Bestellen kun je via je Signbedrijf in de buurt of online.

Wrapfolie kun je ook laten bedrukken. Je moet dan natuurlijk wel een nauwkeurig ontwerp aanleveren. Ook hiervoor geldt: bestel alleen hoge kwaliteit folies.



www.youtube.com/watch?v=ix6SINN0eMA

BURTON 2CV PARTS 40 liter-tank

Op BNR radio was op 13-2 (Uitzending gemist: zoek op 'De Nationale autoshow') een leuk interview met de Burton Car Company. De aanleiding was dat de gebroeders Göbel de zaak voor 75% hebben verkocht. Ze blijven betrokken bij het bedrijf, maar als 'uitvinders', willen ze nieuwe uitdagingen aan gaan.

Zoals bekend maakt het 25 jaar geleden opgerichte 'Burton' sportwagens op 2cv-basis. Al dan niet te koop als bouw pakket. Göbel: "De verkopen gaan -zeker in deze C-tijd- geweldig, net als als onze belangrijkste tak: 2CV onderdelen, die we over de hele wereld versturen.

Duizenden standaard onderdelen, maar we ontwikkelen met regelmaat andere 2cv-verbeteringen. Onze nieuwste innovatie is het produceren van een 40 liter tank voor de 2CV."

Op de vraag van de BNR reporter wat het meest verkochte artikel is, hoeft Burton niet lang over na te denken. "Stoelrubbers, Honderdduizenden gaan er over de toonbank". Over de nieuwe eigenaar laat Göbel zich in het interview niet uit. Maar daar zijn we inmiddels ook achter (zie inzet). In ieder geval een prettig idee dat het bedrijf in Nederlandse handen blijft en zelfs met een klein Rotterdams accentje! (De 'Lee-Towers' zijn immers onze bure!) En die tank: Daar kijken we natuurlijk reikhalzend naar uit.



Alles ligt op de plank en kan er zo afgehaald worden...

Heb je wel eens met je Eend door de bergen gereden? Telkens als je denkt: "Ik ben aan de top!" moet je toch een versnelling terugschakelen. Zo voelde het ook voor de evenementencommissie het afgelopen jaar.

Het voordeel is wel dat we nu veel ervaring hiermee hebben opgedaan en zo een flink aantal draai boeken op de plank hebben liggen. Denk bijvoorbeeld aan Operatie Nachtlucht. We hebben er een mét en zonder Coronaversie. Ook de inmiddels beroemde filmavonden van Jurgen hebben we Coronaproof weten te maken met een

drive-in bios. Alhoewel het ons heerlijk lijkt om weer samen knus bij de kachel naar een film te kijken. En natuurlijk de Zomertoer. Dat is vorig jaar prima gegaan, ook mét restricties en dat draiboek ligt ook op de plank.

Het is dus een kwestie van nog even geduld hebben, voordat we alles van de plank af kunnen halen. Want wat er ook gebeurt, we gaan er als evenementencommissie alles aan doen om jullie doe-het-zelf kalender toch vol geschreven te krijgen.

De evenementencommissie.

Op de thee bij Jan Brandt in idyllisch Dordrecht

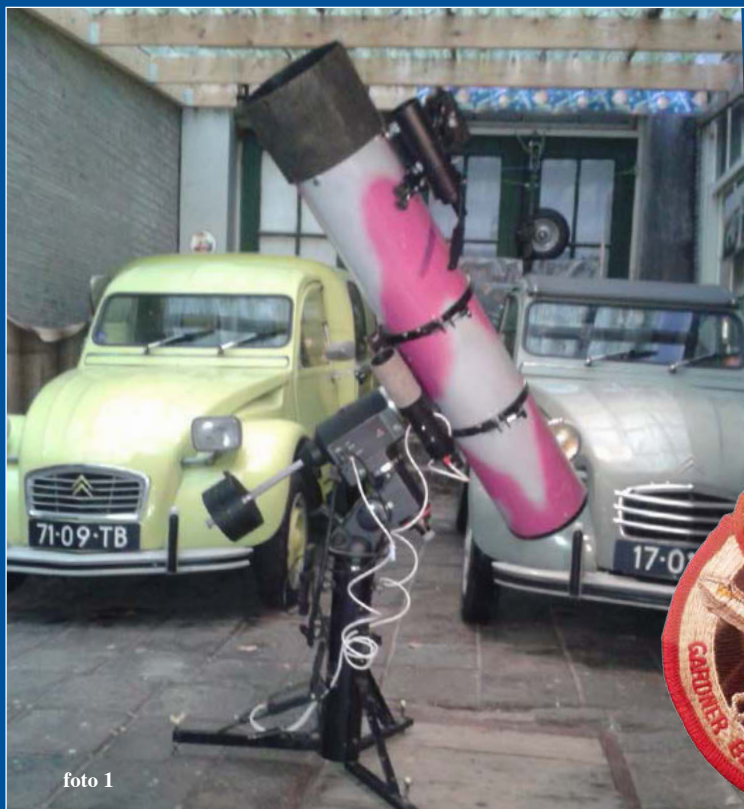


foto 1



Toen de Corona-regels van de regering het nog toelieten togen Jim en ik richting Dordrecht. Jan Brandt had ons, op de ALV van november, uitgenodigd om een keer nader kennis te komen maken met hem, zijn eenden en zijn hobby: de astrofotografie.

Wij dus richting Dordrecht, waar wij door Jan ontvangen werden in zijn uit 1531 stammende historische pand. Jan vertelde dat hij afstamde van een drukkersfamilie die tot 1921 de Dordrechtse Courant uitgaf. Jan was de 5e generatie in de familie. Ook hij had nog drukkersinkt door zijn aderen vloeien. Als jonge knul had hij nog bij zijn vader in de drukkerij geholpen en naderhand was hij terecht gekomen bij een bevriende drukker waar hij het vak had geleerd.

Jan, die zichzelf "Ei-astronoom" noemt, nam ons mee naar zijn "mancave", waarin naast zijn 2 eenden ook voldoende ruimte was voor zijn 6 telescopen. De twee Eenden (de cactusgroene 18pk had hij vele jaren geleden geërfd van zijn vader) en de gele AZU (met opgevoerd "4"-motortje)

Hij heeft ze daarna dusdanig vertroeteld dat ze nu te pronken staan in zijn garage. Bijna dagelijks rijdt hij met een van zijn juweeltjes. De besteleend is zijn trouwe makker in zijn tochtjes naar de Biesbosch, als hij erop uittrekt naar stille en donkere plekjes voor zijn astrofotografie hobby.

Jan kreeg zijn eerste telescoop toen hij 6 jaar was en inmiddels zijn we vele telescopen verder. Trots laat hij ons zijn top-exemplaar zien. Dit is de op een na grootste amateur telescoop van Nederland.: De 20 cm F6 High optical spec Orion Optics Newton telescoop. (zie foto 1, samen met de eenden) Zijn hobby is ook al lang niet meer het enkel turen in de telescoop, want met het blote oog is vaak niet zoveel te zien. Zonder sophisticated, hoogwaardige computers is de astronoom van deze tijd nergens meer. Een computerprogramma, zoekt met de telescoop het object dat men wil fotograferen aan het firmament en volgt de stand van het object, want met de lange sluitertijden van de camera is dat ook noodzakelijk. Jan laat ons foto's zien die het resultaat zijn van het urenlang volgen. Nou je ziet er bijna niets op. (zie foto 2). Daarna volgt het intensieve



computer werk. Met verschillende voor astrofotografie bestemde photoshop-achtige software worden er de meest prachtige plaatjes te voorschijn getoverd. Op foto 3 zie je het resultaat van dit intensieve werk. In dit geval betreft het een opname van de



foto 2



foto 3

zogenaamde "Helixnevel", een op een afstand van 400 lichtjaren staande zonachtige ster.

En als Jan dan begint te vertellen over zijn hobby, dan is hij ook nauwelijks meer te stoppen en volgen vele techno-nerdy kretten. Voor ons was het een leuke leerzame middag waarin we maar een deel van zijn verhaal konden volgen, maar ondanks dat, wij hebben ons prima vermaakt en Jan toont zich een prima gastheer. Dank je wel Jan.

Mocht je interesse zijn gewekt voor Jan zijn Hobby, neem dan gerust contact met hem op. Hij zal dat prachtig vinden.

Jos Simons



Gezien in een horeca-groothandel...



.... En dat voor 'slechts' 7.425,- euro

Gevraagd



Als accessoire leverde Citroën op sommige 2CV modellen een 'vijfde deur', ofwel een buizenframe, waarmee de achterklep boven de achterraut scharnierde. Op de vraag waar je die kunt kopen moeten we het antwoord schuldig blijven. In ieder geval niet in ons magazijn. Overigens raden we het systeem niet echt aan, als je tenminste niet om de paar jaar een nieuw dakje wilt aanschaffen.



Uw auto is afgekeurd.
Er zit geen uitlaat
onder!
(2CV 18 pk uit 1969)

Ik heb een andere
snelheidsmeter/
kilometer teller ge-
monteerd. Is dat een
probleem?

Gezien de leeftijd van
de auto is dat voor de
APK over het algemeen
geen punt. Maar noteer
voor de verzekering een
papiertje met eind- en
nieuwe beginstand. Of
bewaars je oude teller
voor de zekerheid nog
een tijdje.

DE APK

Naar aanleiding van een bericht van Adriana Blom over haar klachten bij haar laatste APK-keuring vragen we jullie ook naar keurings-ervaringen van de diverse Garagisten en APK-meesters. Natuurlijk zijn de meeste keurmeesters betrouwbaar en hebben kennis van zaken over de Eend, maar er zit soms kaf tussen het koren. Pas op voor de advertenties ‘Gratis APK of APK 20,-. De garagist moet er wel wat op verdienen dus soms staan er toch extra kosten op de factuur. Zo zag ooit een Eendrijder op zijn factuur vermeld: “Koelvloeistof bijvullen”... **In het kort wat feitjes over de APK:**

Een gewaarschuwd mens telt voor twee!

“In oktober jl. schreef ik dat de gele gloeilampen van m’n Eend waren afgekeurd door APK-keurmeester van Kwik-fit in Zeist. Voor vervangende gloeilampen moest ik n.b. E 23 per stuk betalen! Ook was ik ontevreden over het aanplakken van een nieuw stuk uitlaat. Ik protesteerde bij de Kwik-fit Manager in Zeist. Dat hielp niet. Daarbij kwam: mijn Eend was na de APK afgeleverd met OPEN oliecarter. Ik diende een klacht in bij de directie Kwik-fit. Klantenservice gaf een rommelig antwoord en wimpelde alles weg. Ontkende zelfs dat mijn Eend met open oliecarter was afgeleverd. Dit, terwijl ik direct alarm had geslagen en monteurs bij mij aan huis kwamen en mijn Eend meenamen om in de garage schoon te maken.

Ik schreef nog een korte protest-brief aan Kwik-fit. Geen antwoord. ‘Zet het uit je hoofd en ga nooit meer naar Kwik-fit’ nam ik mij voor. Toen ik begin december weer eens in de Eend stapte merkte ik dat het ventilatieraam aan de bestuurszijde niet dicht ging. Oorzaak: het metalen lusje waar de raamklem invalt was er af. Tja, wie heeft dat gedaan? De Kwik-fitmonteur was de enige persoon die in mijn auto gereken had... Bewijzen kan ik niets.

Geen zin om nog eens mijn hoofd te stoten bij Kwik-fit belde ik Burton (2CV onderdelen) in Zutphen. Zij hebben mij al eerder heel goed geholpen. Nee, een nieuw onderdeel kan niet. Je moet het klampaam vervangen. Ze zijn er alleen 2e hands. We zoeken de beste uit onze voorraad voor je uit en sturen die aan je op. Intussen ligt dat pakketje ‘Klampaam’ door Kerstdrukke en verkeerd bezorgen en de Corona-lockdown ergens bij een parcelshop... Maar, bravo voor Burton!, zij hebben mij een 2e nieuw-oud klampaam gestuurd met een speciale bezorger. Nu wacht ik op een regen-vrije dag om het klampaam te wisselen. Ik hoop dat het lukt. Vr.gr., Adriana Bron

In 1985 werd officieel de APK ingevoerd en dat was wel nodig ook, want er reed in die tijd heel wat ellende rond op Neerlands wegen. Beroemd zijn de 2CV filmpjes van het programma ‘Wrak van de Weg’ uit 1983 en 1985. (zoek op Youtube: Kieskeurig/wrak van de weg/2cv). Bizar om nu te zien dat Eendjes van nog maar 6 jaar jong al totaal verrot bleken.



Voor de keuring bestaat geen standaard-tarief. Het tarief wordt bepaald door het bedrijf dat de keuring uitvoert. Garagebedrijven voeren de apk vaak kosteloos uit als deze wordt gecombineerd met een onderhoudsbeurt. Voor een apk zonder onderhoudsbeurt kan 15 tot 50 euro worden berekend.

Tot 1985 controleerde de Politie de technische staat van auto’s, dat gebeurt nu nog steeds, maar door de APK in veel mindere mate.

De APK is terecht streng en kijkt naar talloze punten, zoals roest op dragende delen, het antiblokkeersysteem (ABS), het airbag- en gordelspansysteem, de elektrische stuurbevestigingen, de elektronica van het remsysteem, milieu-eisen. etcetera.

De 2CV is op vele punten niet meer vergelijkbaar met de gemiddelde auto van nu, We hebben geen airbag, geen katalysator, soms niet eens een ruitensproeier, laat staan een boordcomputer. De APK-keuringsmeester moet dus met andere ogen naar onze Eend kijken, dan naar een C1. En daar gaat het soms mis. Op een Eend uit 1972 zitten alleen 2 heupgordels voor, zonder gordelspansysteem, dus die mag je niet afkeuren. Regel is hierbij de typegoedkeuring van het bouwjaar.

Er zijn honderden regeltjes, waaraan je Eend moet voldoen om APK goedgekeurd te worden. De meeste zijn logisch: Goede remmen, juiste verlichting, voldoende band-profiel en veilig hang- en sluitwerk. Een beetje roest mag ook, maar binnen beperkingen. Ook daar zijn regels voor. De meeste kun je terugvinden op de website van de RDW, Ook op Wikipedia vind je veel informatie over de APK.

Eenden ouder dan 50 jaar zijn vrijgesteld van APK, en dat worden er bij het Ei straks dus steeds meer. Reden: Klassieker-bezitters onderhouden hun auto zelf goed en het is onmogelijk voor de APK-keurmeester van alle oude auto’s de techniek te beheersen. Toch raden we je aan je auto, terwille van je eigen veiligheid, toch regelmatig te laten keuren.

Afgekeurd:
De ruitenwissers werken niet. (Bij een Eend van voor 1961 doen die ‘t pas als je gaat rijden!)

De kenner legt uit:

Ei-leden zitten verspreid door het land, dus iedereen heeft wel ervaring met de eigen garagist in de buurt. In de randstad zitten ook diverse goede APK-stations. Veel leden gaan naar **LeenAPK** in Gouda. gezien hun ruime 2CV-kennis. We keken op hun website, die veel interessante informatie geeft over de regels en regeltjes. Ga naar FAQ (Veelgestelde vragen) voor meer wetenswaardigheden.

- APK over fuseepennen en kogelspeling
- APK regelgeving en remmen
- Banden en de APK regels
- De eerste (of tweede) APK bij een vrij nieuwe auto
- Hoe zit het eigenlijk met roest
- Ruiten: ster in de voorruit, scheuren en barsten en de APK
- Wat mag wel/niet voor de APK als het gaat om de verlichting?
- Wat zegt de APK regelgeving over gordels?
- Wiellagers, slijtage en de APK regels

We lichten er twee uit:

Wiellagers

Als je door een diepe modderplas scheurt is het heel fijn als de seals die het lager beschermen tegen vocht in orde zijn! Als je naar het achterwiellager van een 2CV kijkt, kom je tot de ontdekking dat aan één kant een seal zit en aan de andere kant een stofdop (wie verzint het). Deze stofdop sluit niet waterdicht af en hierdoor kan er dus vocht in het lager komen, gevolg: het lager gaat stuk. Het kan dus een goed idee zijn voor modderpaadjes-rijders om deze stofdop waterdicht te maken.

In de APK regelgeving staat een hele verhandeling over speling. Om te bepalen of er te veel speling (0,5% voor de die-hards) op het lager zit, moet je meten. Dit kun je doen door de spelling op de velg te meten en dan een half procent van de meetarm te nemen. Bijvoorbeeld: indien we een meetarm hebben van 300 mm mag de spelling aan het einde van de arm maximaal 1,5 mm zijn.

Nou daar komt ie dan, de gewraakte tekst uit de regelgeving: “Verschijnselen van slijtage of beschadiging mogen niet hoorbaar of voelbaar zijn.” Dit moet de keurmeester vaststellen door visuele en auditieve controle, waarbij het wiel, al dan niet met behulp van apparatuur, wordt rondgedraaid. Zo nodig wordt een rijproef uitgevoerd.

Het voorgaande lezende is het iedereen gelijk duidelijk dat dit nogal verschillend beoordeeld zal worden als je het aan verschillende keurmeesters voorlegt. De een ziet en hoort nou eenmaal wat anders dan de ander en echt objectief is dit niet te krijgen. Verder is het de vraag of er sprake is van verschijnselen van slijtage of dat er gewoon te weinig vet in het lager zit.

Het is lastig om hier dus een ‘zwart-wit’ uitspraak over te doen, en vele keurmeesters met mij. Vandaar dat dit een punt is waar nogal eens discussie over ontstaat! Het is in ieder geval duidelijk dat een ratelend geluid tijdens het rijden of ‘los’ ronddraaien van het wiel tot afkeur leidt.

Er zijn echter ook nog 100 gradaties van ‘niet hoorbaar’ tot ‘het zoemen vergelijkbaar met een (oude) voorbijkomende treinwagon’. Feit blijft dat een keurmeester en eventueel een steekproef controleur dus moet bepalen of er sprake is van hoorbare slijtage of niet.

Wat kun je doen als je het absoluut niet eens bent met de beslissing van de keuring? Bijvoorbeeld: Je hoort een nieuw SKF lager en de keurmeester spreekt over een koffiemolen. De enige oplossing is een herkeuring aan te vragen. Er komt dan iemand van de RDW om het lager te beoordelen. Bedenk echter wel dat indien je geen gelijk krijgt dat de kosten van de controle voor jou zijn!

Met angeldige apk mag het voertuig niet op de openbare weg komen. Wel mag via de kortste weg naar een apk-station gereden worden. Het voertuig moet dan gestald worden op privé-terrein niet zichtbaar vanaf de openbare weg, en geschorst om niet te hoeven voldoen aan de apk-plicht. Zonder geldige apk of schorsing volgt automatisch een boete.



Fuseepennen en kogelspeling

De meeste auto’s hebben fuseekogels. Dit zijn de draaipunten van de bestuurs wielen (meestal de voorwielen). In de APK regelgeving staat dat de speling op een fuseekogel maximaal 1 mm mag zijn. Dit betekent dat als je wat kracht uitoefent op het fuseestuk met bijvoorbeeld een bandenlichter, nadat we het fuseestuk ontlasten van de eventueel aanwezige veerspanning, er in alle richtingen niet meer speling aanwezig mag zijn dan 1 mm.

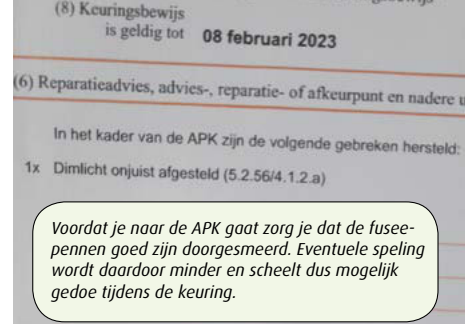
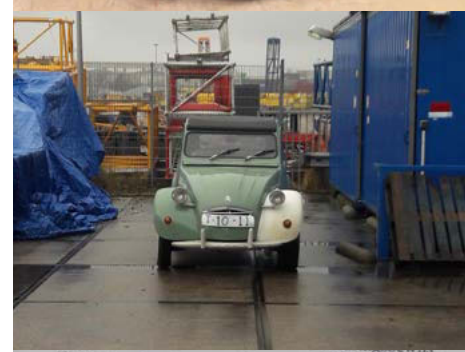
Echter: een 2CV heeft geen fuseekogels maar fuseepennen. Veel keurmeesters passen per abuis de regels van de fuseekogels ook toe op fuseepennen. Indien een fuseekogel verrot is, kan deze ‘losschieten’. Dit levert een gevaarlijke situatie op. Dit risico is echter bij een fuseepen niet aanwezig.

De regels voor een fuseepen zijn dan ook soepeler. De radiale (haaks op de pen) speling van een fuseepen naar één enkele bus mag 1,5 mm bedragen. Let echter op dat de speling van de bovenste bus en de onderste bus bij elkaar opgeteld niet meer dan 2 mm mogen bedragen. Zo mag bijvoorbeeld de spelling op de bovenste bus dus 1,5 mm zijn maar dan mag de speling op de onderste bus niet meer dan 0,5 mm zijn.

Bij een eend is de bovenste bus veel korter dan de onderste bus, waardoor de slijtage op de bovenste bus groter is. Daar is de speling dan ook meestal het grootst. De axiale (in de lengte richting van de pen) speling mag maximaal 1 mm bedragen. NB. De genoemde waarden zijn bovenop de maximale fabrieksspelings. De fabrieksspelings dient echter wel aangetoond te worden.

Als er toch te veel speling op de fuseepen aanwezig is, zult u dit waarschijnlijk tijdens het rijden ook al gemerkt hebben. Dit is onder andere bij het nemen van bochten te merken, de wielen gaan ‘klapperen’ en de hele auto schudt.

Indien je auto bij een keuring op de fuseepennen afgekeurd wordt, vraag dan of de keurmeester de speling daadwerkelijk willen opmeten. Op het oog is niet te zien of er 1,4 of 1,6 mm speling aanwezig is!

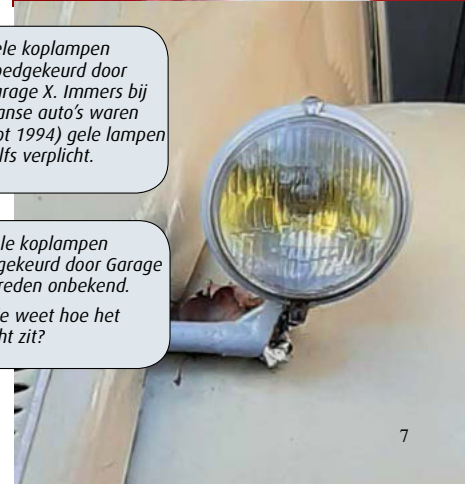


Voordat je naar de APK gaat zorg je dat de fuseepennen goed zijn doorgesmeerd. Eventuele speling wordt daardoor minder en scheelt dus mogelijk gedoe tijdens de keuring.



Gele koplampen Goedgekeurd door Garage X. Immers bij Franse auto's waren (tot 1994) gele lampen zelfs verplicht.

Gele koplampen Afgekeurd door Garage Y. reden onbekend. Wie weet hoe het echt zit?





De korte racecarrière van een A type uit 1951

Flaminio Bertoni's Type A ontwerp is en blijft briljant, maar heeft niet bepaald een sportieve uitstraling. De prestaties van de eerste 9 pk zijn ook verre van indrukwekkend te noemen. Maar dat was ook niet de opdracht van Pierre B.

Geen enkele Ingenieur van het Toute Petite Voiture project heeft ooit kunnen vermoeden dat hun creatie, slechts een paar jaar na de start van de productie, zou worden gebruikt om 9 officiële internationale records te gaan verpletteren in de autosport.

Echter, al vanaf de introductie van het A Type in '49 had een jonge avontuurlijke Ingenieur het serieuze plan om een 2cv A om te bouwen met de bedoeling tijdens De Bol d'Or "De Gouden beker" op het Autodrome de Montlhéry, endurance-records te gaan verbreken.

Wat weten we van hem ?

Zijn naam is Pierre Barbot. Ingenieur Pierre Barbot. Directeur van een precisie-ingenieursbureau in Montreuil. Tevens was hij een van de Ingenieurs van de 52e klas van de ESPCI, De Parijse Hoge school voor industriële fysica en scheikunde. (Groepsfoto: Onder in het midden met pijp) En hij had een hond. Verder is er helaas niet zoveel te vinden over hem.

Al lang voor de aanschaf van zijn A-type was Ingenieur Barbot al serieus bezig de hoofdlijnen te ontwerpen hoe deze om te bouwen tot een circuit auto. In 1951 kocht hij een originele 2cv A met kenteken 5662BF75. Geregistreerd in Departement Parijs.

Gekozen werd voor model 'roadster'. Volledig rondom afgezaagde A B en C stijlen. Het dak werd rondom verwijderd en de koets werd verlaagd.

De achterdeuren verdwenen en de voordeuren werden gereduceerd tot kleine gladde panelen en werden op de moderne manier gescharnierd weer gemonteerd. De open 'cabine' werd - met uitzondering van de coureurs stoel - geheel met canvas doek afgedekt.



De ribbel-motorkap werd ook verlaagd, platter, en met 30 cm verlengd. Op de motorkap boven het 'Barbot Engineering embleem' was een handig rechthoekig luikje met deksel gemonteerd waardoor het olie-niveau snel kon worden gepeild en eventueel bijgevuld kon worden met de minerale Yacco olie, zonder eerst de hele motorkap te hoeven verwijderen. Overigens, het originele motorkap-scharnier werd geheel verwijderd, de aangepaste motorkap constructie was daardoor gemakkelijk in zijn geheel snel afneembaar. De koplampen werden aerodynamisch in de voorspatborden ingebouwd.

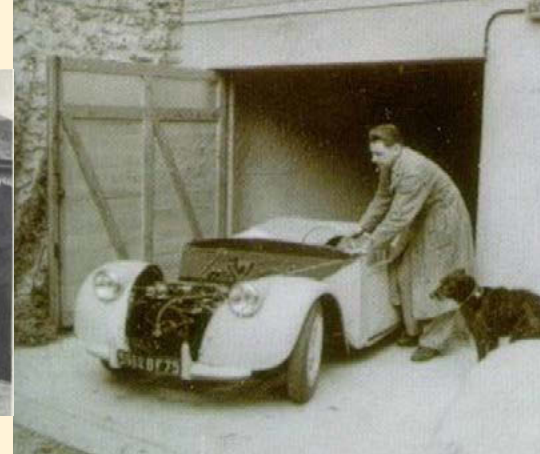
Het chassis werd met 25 cm ingekort en met centraal een metalen buis verstevigd om het geheel een stuk stijver te maken. Een rubberen ophangstelsel wat tussen draagarmen en chassis gemonteerd werd, verving de conventionele comfortabele veerpotten.

Ter vervanging van de veerpotten zou een constructie van een aantal strakke en brede elastieke banden moeten voorkomen dat het auto'tje in de bochten zou gaan overhellen en hem laag bij de grond houden. De 4 batteurs werden van de draagarmen gedemonteerd en op de plank gelegd. Dit alles om maximaal te besparen op gewicht en de wegligging en de aerodynamica te verbeteren.

Omdat de 2cv zo plat en laag was geworden kreeg hij de bijnaam 'Barquette'. Oftewel 'Dienblad'.

De beroemde 'Démonstration Comfor' met het bekende mandje met de 50 eieren waarmee ze door een weiland hobbelen, zou geheel anders zijn afgelopen met deze aanpassingen.

In tegenstelling tot de standaard 375cc werd de Barbot 2cv voorzien van een A motorblok met onder andere twee kleinere 174 cc cilinders. Ja, inderdaad kleiner. Het verkleinen naar een 348 cc blok was een bewuste keuze om in de klasse "Minder dan 350 CC" te mogen deelnemen aan De Bol d'Or.



Ondanks de afname van de cilinderinhoud ging het vermogen van 9 naar 14 pk. Om dat brute vermogen te genereren, werd onder andere een speciaal aangepaste nokkenas ontworpen. Met deze nokkenas bleven de inlaatkleppen iets langer open, zodat er meer brandstof naar de cilinders kon stromen.

Het originele spruitstuk werd op de plank naast de 4 batteurs gelegd en twee grote Solex 32 PBIC carburateurs, werden rechtstreeks bovenop elke cilinder gemonteerd. Door de verlaagde ribbelkap was er voor luchtfilters op de carburateurs geen ruimte genoeg, slechts kleine platte dekseltjes met een gaasje op de bovenzijde waren - gezien het eindresultaat - voldoende gebleken. De uitlaten moesten op maat gemaakt worden om aan beide zijanten, vlak achter de voorspatborden, naar buiten uit te laten steken.

Voor de 125 x 400 banden werden lichtgewicht velgen gemaakt. Het originele 2cv spaakstuur werd vervangen door een groter en luxer Quillery stuur, zoals die in de vroege bouwjaar in verschillende type Traction werden gemonteerd.

Op een van de foto's is ook de mechanische toerentellerkabel te zien die vanaf de het midden van de (4 blads?) ventilator - op de krukas - wat aangesloten was naar een dashboard instrument. Zo te zien zijn de 2 grote bobines ook niet standaard A.

Na een jaar sleutelen en testrijden, met de overtuiging dat de auto gereed was, vertrok Pierre Barbot en zijn team - de Franse coureur Jean Vinatier, zijn vader. Vinatier 'Senior' naar Montlhéry, zo'n 30 km ten zuiden van Parijs, om de 2CV te kwalificeren. Met als doel, het winnen van Internationale endurance records.

Echter, de eerste pogingen daartoe eindigde in een grande déception. Het team slaagde er niet in de De Bardot 2cv te kwalificeren. Ik kan mij zo voorstellen dat ze die avond in de lokale Bar Tabac, na een paar troostende

Cognac'jes, besloten weer rond de tekentafel aan te schuiven.

Welke technische aanpassingen er na de eerste kwalificatie poging zijn gemaakt is niet duidelijk.

De bekende Franse Olie en smeermiddelen fabrikant Yacco, die in 1933 bij de "Petite Rosalie" records ook sponsor was, had er inmiddels meer vertrouwen in gekregen en had zich aangesloten bij het avontuur.



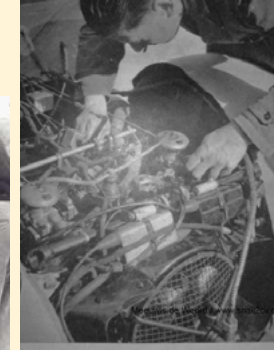
Het jaar 1953.

Coureur Jean Vinatier, Vader Senior, en Pierre Barbot, vertrokken weer naar Montlhéry om een nieuwe poging te ondernemen de Barquette gekwalificeerd te krijgen.

Even tussendoor..

Het kleine 'ovale' gedeelte van het circuit Autodrome de Montlhéry (1924) is 2,548 meter lang en is door zijn ontwerp uitermate geschikt voor 'endurance' races.

De nieuwe aanpassingen bleken deze keer ruimschoots genoeg. De Barbot 2cv kwalificeerde zich met 'grande force majeure' en kreeg startnummer 80 toegewezen. Die avond heerste er in Café Bar-Tabac een vrolijker sfeer dan het jaar ervoor.



Op 27 September 1953 heeft de Barquette in de 350cc categorie in

- 6 uur een afstand van 547,67 km met gemiddeld 91,28 km/u
- 12 uur een afstand van 1.091,58 km gemiddeld 90,96 km/u
- 24-uur een afstand van 2.040.47 km gemiddeld 85,02 km/u afgelegd.

In totaal heeft het team op de 27ste September 1953 - 9 internationale records op zijn naam gereden. Hiermee had Barbot zijn doel bereikt en sloot daarmee zijn Barquette avontuur af...

Jean Vintatier (1933) was in het jaar van de glorieuze overwinningen pas 19 geworden. Na het winnen van de 350CC klasse op de Bol d'Or in '53 nam hij later dat jaar deel aan de eerste Afrika tour ooit.

Ruim 40.000 kilometer in bijna zes maanden met een van de eerste Type A Utilitaire. Jean heeft een er fascinerend boek over geschreven met als titel "Mon tour d'Afrique en 2 cv Citroën 1953-1954" Verder heeft Vintatier in de '50 en '60 jaren een scala aan race - en rally overwinningen op zijn naam geschreven. Waaronder De Monte Carlo rally in 1969 met een Renault Alpine 110.

Tijdens het rijden op het circuit Montlhéry had de Barbot 2cv kentekenplaat 3245W0. Dit zou het nummer van de race-licentie zijn ? Het kenteken 5662BF 75 zou het originele Franse kenteken zijn.

Er circuleren geruchten dat er voor de races meerdere Barbot 2cv's zijn gebouwd. Er is geen enkele aanwijzing dat er een of meerdere originele Bordot 2cv's zijn behouden.

Later zijn er inderdaad wel een aantal replica's gebouwd. Een bekende replica die in 2016 op het circuit van Montlhéry als herinnering en eerbetoon aan de '53 records in 6 uur een gemiddelde van 104,31 km/u reed. Niet echt indrukwekkend met een 2cv6 motor. Een van de coureurs was - inmiddels bejaarde - Jean Vinatier.

Erwin Wittenberg

Bron: Een groot aantal verschillende websites.

Bladerdeeg

In het vorige Eendeei hebt u kunnen lezen over mijn avonturen met mijn eerste auto, een bestelend. Mijn tweede auto moest weer een Eend worden, gelet op het enorme plezier dat ik met de eerste had.

Zo had ik toen ik nog studeerde het plan opgevat om, samen met een studiegenoot een oude Eend te kopen, die op te knappen, om deze vervolgens te verkopen met een flinke winst, na er eerst mee op vakantie te zijn geweest. Al snel werd onze aandacht getrokken door een advertentie in het plaatselijk huis aan huisblad waarin een Eend werd aangeboden voor een schappelijke prijs. Het contact werd gelegd en de verkoper verzekerde ons dat de Eend prima liep. Hij vertelde er niet bij dat het lopen door onszelf moest worden gedaan want het orgel was met geen mogelijkheid aan de praat te krijgen. Reden voor ons om maar eens stevig af te dingen. Voor 200 gulden werd de deal gesloten, een klein vermogen voor twee studenten, maar wij zagen de mogelijkheden van de auto. Ons budget was 500 gulden, verdiend met het schilderen van het huis van de overburen. (zouden die drieletter-woorden nog op de nok van het dak staan? Handig voor de sportvliegerij: "Bij k*t linksaf".) Er was dus nog geld over voor de aanschaf van een set nieuwe banden. We kregen het ding aan de praat en waanden ons al in het verre Spanje, de beoogde vakantiebestemming. Eerst maar even de banden vervangen, maar hoe doe je dat zonder krik? Geen nood, op een verlaten bouwterrein in de omgeving vonden wij een cementton. Het plan was om de auto op zijn zij te leggen, waarbij eventuele beschadigingen bij voorbaat voor lief werden genomen, de cementton er onder te schuiven, om vervolgens de auto terug te kantelen waardoor de 4 wielen in één keer allemaal van de grond zouden zijn. Een briljante vondst. De actie verliep probleemloos mede door toedoen van enkele plaatselijke spierbundels, en tevreden deden wij een paar stappen terug om het resultaat te aanschouwen. Tot onze verbijstering echter stonden de 4 wielen nog steeds op de grond. De cementton bevond zich echter voor het grootste deel in de auto.



Onze conclusie was dat dit duidelijkheid verschaft omtrent de kwaliteit van de bodemplaat. Toen we de auto terugrolden bleek diezelfde bodemplaat zich in een soort van ijzeren bladerdeeg voor een groot deel in de cementton te bevinden. Spanje bleek verder weg dan ooit. Toch lieten wij ons niet uit het veld slaan, want de bodem werd vakkundig gerepareerd met planken, die door middel van touwen op hun plaats moesten worden gehouden. Dat vervolgens de portieren niet meer geheel wind- en waterdicht sloten namen we voor lief. De proefrit kon worden gemaakt. Alles verliep probleemloos, het ding reed als een zonnetje en haalde met gemak 60 km/u op de dijk tussen Amerongen en Wijk bij Duurstede.

Een witte Volkswagen kever kon harder en wilde dat blijkbaar ook. De VW passeerde ons en remde vervolgens. Heel flauw, ware het niet dat op het dak van de VW in rode letters het woord "stop" zichtbaar werd. Ik zal u de conversatie met de dienstdoende Bromsnor, die in de "wij" vorm plaatshad ("waar denken wij dat wij naar toe gaan?") besparen behalve dan dat wij blijkbaar de verkeerde antwoorden gaven, gelet op het feit dat niet alleen de Eend zich uiteindelijk op het politiebureau bevond, maar wij ook. Een duur autootje. De vakantie hebben wij doorgebracht in de plaatselijke kroeg. En onze Eend? Die werd door een ietwat luguber uitzienende autosloper liefdevol in de kraker gestopt. Tenminste, dat zou hij doen. Zei hij. Niet lang daarna zagen wij in het plaatselijk huis aan huisblad een advertentie waarin een Eend werd aangeboden voor een schappelijke prijs. Toen we gingen kijken bleek het kenteken ons bekend voor te komen.

Ook een column schrijven in ons Clubblad? Leuk! Graag! Mail naar: redactie@eendeei.nl



Geen bestaand type Citroën of de Nederlanders hebben er wel een club voor opgericht. Van de achterwiel-aangedreven type A uit 1919 tot de Young-timers en diverse recente modellen. In clubverband zoeken de liefhebbers elkaar op om ervaringen uit te kunnen wisselen en hun hobby te kunnen delen. Vele clubs houden al vele tientallen jaren contact met hun leden én met de collega-clubs via het -nog altijd- papieren 'Clubbladje'. Zo sturen wij ons clubblad driemaandelijkse aan alle tientallen collega-clubs in binnen- maar ook- buitenland. en krijgen hun bladen daarvoor terug.

Vele clubs (van de oude modellen) ontstonden -net als 't Ei- in de jaren 70 en 80, een tijd dat vele auto's iets té massaal op de sloop belandden. en houden sinds die tijd de traditie van het clubblad én de uitwisseling met andere clubs in ere. Al die blaadjes van onder meer de Dyane-/Ami- /Méhari club, de HY, Traction, CX en DS club, EEEC, Panhard etc. etc., maar ook allerhande Duitse en Finse blaadjes liggen ter inzage op de leestafel of het tijdschriftenrek (achterin onze barriimte.) Archiveren doen we niet, dat is onbegonnen werk, dus je mag (behalve dan de meest recente blaadjes) er gerust een of meerdere mee naar huis nemen.

Clubblaadjes zijn misschien niet meer van deze tijd, horen we je denken, wat we bijvoorbeeld zien bij de AX-club en andere Citroën young-timers, daar gaat alles anno 2021 digitaal., wat ook perfect en vaak zelfs beter werkt. "t Ei kiest voor beiden, je ziet daarom ook regelmatig actueel Ei-Nieuws in je mailbox.

Toch horen we bij vrijwel alle clubs hetzelfde geluid, dat juist het door de postbode bezorgde druksel in een verzamelaarswereld als de Citroën-rijder/Citrofiel DE reden is om trouw te blijven aan je vereniging. Zonder bezwaar van jullie, houden we dit stuk nostalgie (ondanks de stevige portokosten) graag dus nog vele jaren in stand.

Voor wie ver van ons clubhuis woont of niet zo vaak in Rotterdam komt en toch meer wil weten over al die andere leuke A-type en Citroën-verenigingen, verwijzen we je naar de site van Citroën Contact, een in 1987 opgerichte overkoepelende factor tussen alle Nederlandse Citroën clubs. Daar vind je een volledig overzicht van alle verenigingen en kun je via ieders sites alle informatie (en bij de meesten ook hun clubblad) terugvinden.

Samen op de motor...

Misschien een sterk verhaal, maar het schijnt toch op waarheid te berusten. Een Fransman strandde ooit met zijn 2cv in de Marokkaanse woestijn. Zijn chassis en ophanging/vering was aan 1 zijde compleet verwoest. Wat doe je dan als je niet verder kunt in the middle of nowhere. Dan bouw je toch gewoon een motorfiets van de restanten van je autowrak?

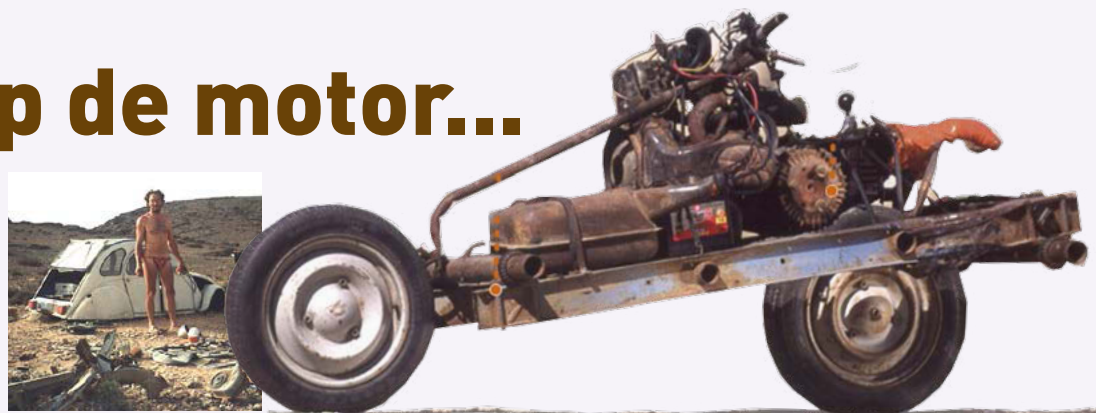
Ook andere globetrotters bouwden gewoon een nieuw vehikel, omdat hun Eend bijvoorbeeld steeds vast bleef zitten in het zand en een driewieler, daar veel makkelijker doorheen kon ploegen.



Omdat een Eend nu eenmaal uitdaagt om er aan te gaan knutselen, en een 'open' voiture meer rijplezier geeft, maakt Lomax 'kitcars', waaronder ook een driewieler-versie. De samensmelting van motorfiets en auto is niets nieuws. Fabrikanten experimenteren al jaren met 'motor'-motoren in auto's en omgekeerd met automotoren op motoren.



Driewiel-motoren en scooters worden steeds populairder. (hoewel het vergelijk met een scootmobiel op de loer ligt)



Onze reporter Erwin keek rond in de bijzondere wereld van Citroën-gerelateerde motoren. De BFG bijvoorbeeld, een Franse motorfiets met GSA motor en de vele, zowel in serie gebouwde als unieke zelfbouw-exemplaren, voorzien van het ons zo bekende 2 cilinder, lucht-gekoelde boxer-motortje.



Sinds de vorige Ei-krant (okt/nov 2020) hebben zich 6 nieuwe leden aangemeld:

Welkom bij de club!

Lidnr.	Naam	Plaats	Auto
3290	Oscar Kolvers,	Rotterdam,	2CV 1972
3292	Hans Beltman,	Dieren,	2CV6 1986, AZU 250 1965, AZAM 1964
3293	Harry Hagens,	Roosendaal,	2CV6 1984
3295	Anton van Lierop,	Eindhoven,	2CV Cross
3296	Evert Jan ter Burg,	Den Haag,	2CV6 1974
3297	Maarten Oostendorp,	Nijmegen,	2cv6 1986, Jaune Helios

De afgelopen periode hebben zich 2 donateurs aangemeld.

3291	José Gelens, Rotterdam
3294	Maarten Peters, Nieuw-Beijerland



Op vakantie naar Gelderland in 1960



Vele steden en dorpen hebben hun eigen 'facebookgroep', met daarop actuele mededelingen maar vooral vele herinneringen aan vroeger. Duizenden familiefoto's en straatbeelden uit heel het land komen voorbij en op vrijwel alle foto's (zeker uit de jaren zestig en zeventig) staat wel ergens een Eend geparkeerd. Verzamelaar Leo van Vliet plaatst zeer regelmatig vele historische beelden uit Vlaardingen in de groepsapp 'Ons Vlaardingen'.

Vorige maand zette hij bovenstaande prachtige tijdsbeelden van een besteleend in de groep.

Leo schreef: "Op vakantie in Gelderland met de bedrijfsauto van Dessens Siervishandel, waar mijn vader toen werkte, wij zaten gewoon met 4 kinderen op 3 bankjes achterin de Eend"

(met toestemming van Leo plaatsen we de 2 foto's in ons clubblad)



Bij ieder lustrum van 't Eendeï horen we steevast dezelfde geluiden dat dat wel eens het laatste zou kunnen zijn... Immers: "De club vergrijsjt; De Eend is onveilig in het huidige verkeer; De overheids- en milieuregels maken het straks onmogelijk om nog benzine te tanken etc.... Eendrijden kan anno nu en straks toch echt niet meer???"

Wij dachten van niet!, Afgezien van de huidige C-beperkingen bruist 't Eendeï als nooit tevoren, Het aantal aanmeldingen voor de cursussen is enorm en het ledental stijgt nog steeds. Een nieuwe (jonge) generatie lijkt de eenvoud van de Eend ontdekt te hebben en wil dolgraag gaan sleutelen, iets wat met de huidige generatie auto's echt niet meer lukt.

Reden er in 1976 3,5 miljoen auto's rond in Nederland, inmiddels zijn dat er al bijna 9 miljoen, ofwel meer dan 1 auto op 2 inwoners. Een statussymbool is de auto allang niet meer, dus leggen we onze prioriteiten anders. Zelf doen en met je handen aan de slag is de trend, en ook je willen onderscheiden en een mooi stuk design bezitten, wat nog waardevast blijkt ook! Ofwel: We gaan massaal voor een Eend.

Dat de Eend toekomstbestendig is blijkt wel uit de vaak mega-hoge 2e hands aanschafprijzen (die weer gecompenseerd worden door de lage vaste lasten en de lage onderhoudskosten) tenminste als je lid bent van onze club met alle hulp, goedkope onderdelen en technische know-how.

Naast het Ei lijkt de rest van Eendminnend Nederland daar o.i. net zo over te denken. Niet voor niets durft een investeerder voor tig-miljoen een 2CV-onderdelen specialist over te nemen (zie pagina 2) Hij of zij gelooft blijkbaar ook in een jarenlange innoverende succesformule van ons cultureel stuk rijdend erfgoed.

Oldtimer-rijder heeft ook best nadelen, maar als de trend doorzet dat we alleen nog maar -zoals 45 jaar geleden- zuiver voor ons plezier auto willen rijden, dan is het leuk om dat met anderen te delen. En daarom is er het Eendeï !

Vanaf het komende Ei-blad en alle overige Ei-communicatie richten we ons op de toekomst en kijken soms toch met enige weemoed terug naar de tijden van weleer.

Op de volgende pagina's nog even terug-mijmeren in de oer-Ei Photo-albums en dan de blik richten op nog vele jubileum-Ei-jaren in de toekomst!

Het Ei-bestuur

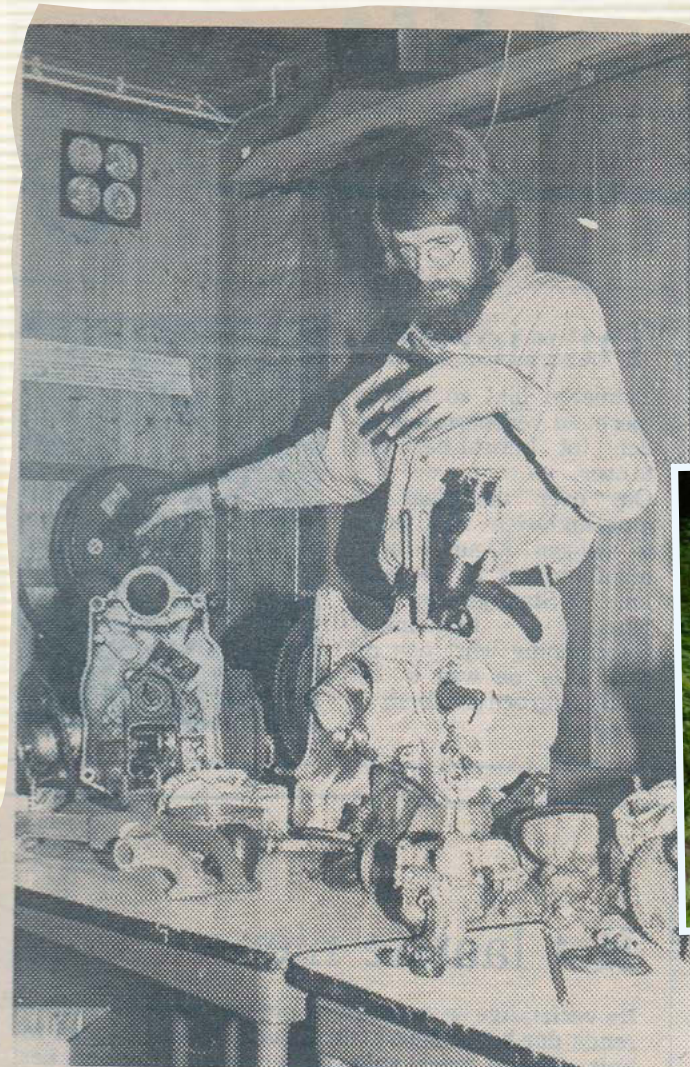
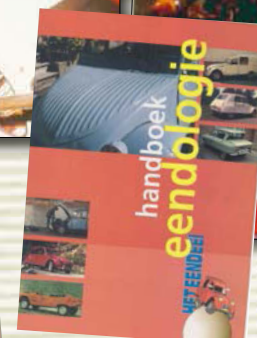
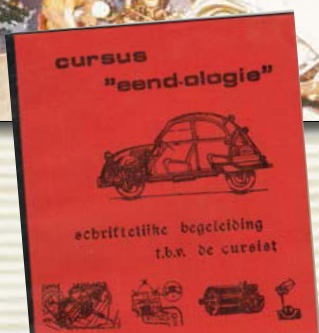




45 JAAR 1976-2021
'T EENDE EI'



't Eendeëi werd opgericht om cursussen te geven aan 2CV-rijders om daarna zelf hun auto te kunnen onderhouden. Die cursussen werden gehouden in buurt- en clubhuizen, in achterzaaltjes van cafés, kraakpanden en bij bevriende garagebedrijven. Het Ei startte voor zeer korte tijd haar eigen werkplaats in de Joubertstraat in Rotterdam-Zuid, en verhuisde snel daarna naar 2 garageboxen in de C.P. Tielestraat in Rotterdam West. Het vaste honk voor vergaderingen en theorielessen was in de jaren '80 Café Concordia aan de Oostzeedijk. In 1982 verhuisde 't Ei naar het idyllische Korperpad in Rotterdam-Charlois en heeft sinds 2015 haar riantе domicilie in de Van Helmontstraat, wederom in Rotterdam-West. Ook had het Ei jarenlang een filiaal in Gendringen (de Achterhoek). Naast de cursus en het sleutelen stond 't Ei bekend om haar 'Ei-Inspectie' Nog ver voordat de APK bestond werd je Eend voor 10 gulden aan een strenge keuring onderworpen. Dit keuringsbewijs werd officieel erkend door de verzekeraars.



Een eendemotor heeft voor de leden van de alternatieve garage 't Eende Ei na een cursus „eendologie” geen geheimen meer.

't Eende Ei

De vereniging 't Eende Ei telt 50 leden en is ontstaan uit een groepje mensen, dat zelf zijn eendje ging onderhouden. Citroën-monteur J. de Vree had voor kennissen een cursusje eende-techniek in elkaar gezet en de aanloop daarvoor bleek zo groot, dat er een heuse vereniging van rijders van deze voertuigen uit is voortgekomen. De vereniging beheert zelfs een eigen garagebox, waar het clublokaal, annex garage 't Trefcentrum, is gevestigd. Daar worden nog steeds cursussen „eendologie” gehouden, kan gesleuteld worden en gepraat over de auto als hobby.



45 JAAR 1976-2021
'TEENDEEI

1976 lijkt niet eens zo lang geleden, immers onze Eenden zien er allemaal nog precies hetzelfde uit en de cursus Eendologie van toen wijkt nauwelijks af van de cursus van nu. Toch even voor uw beeldvorming wat feiten over 1976 op een rijtje: De NOS zendt de eerste aflevering uit van Sesamstraat • Supersonisch passagiersvliegtuig de Concorde start een dagelijkse vlucht op de lijn Parijs-Londen-New York • Isabel de Perón, de president van Argentinië wordt in opdracht van Jorge Videla ontvoerd en afgezet • Oprichting Apple Computer Company door de Amerikaanse ondernemers Steve Jobs en Steve Wozniak • Eerste televisieuitzending van de publieke omroep Veronica Omroep Organisatie • Een treinbotsing in Schiedam kost 24 mensen het leven • Amerikaans oliemagnaat Paul Getty overlijdt • Bij de chemische fabriek Icmesa in het Italiaanse stadje Seveso komt een uiterst giftige wolk dioxine vrij, de vogels vallen dood neer maar pas na twee weken beseffen de autori-

teiten de omvang van de milieuramp • De Belgische wielrenner Lucien Van Impe wint de Ronde van Frankrijk, vóór Joop Zoetemelk • Formule 1 coureur Niki Lauda vliegt tijdens een West-Duitse grand-prix-race op de Nürburgring uit de baan; hij raakt zwaargewond • Premier Den Uyl maakt in de Tweede Kamer de bevindingen van de Lockheed commissie over prins Bernard openbaar • De Amerikaanse rockgroep The Eagles brengt Hotel California uit, één van de best verkopende albums aller tijden • In Spanje worden vrije verkiezingen gehouden. Hiermee is heel niet-communistisch Europa nu democratisch • De democraat Jimmy Carter wordt tot 39e president van de Verenigde Staten gekozen. Sony brengt de Betamax videocassette op de markt • Het Eurovisiesongfestival wordt gewonnen door de Britse inzending: "Save your kisses for me" door de Brotherhood of Man. De 2CV-Spot wordt geïntroduceerd.



Braderie op het Schouwburgplein (plm 1980)



Mannetjes eend

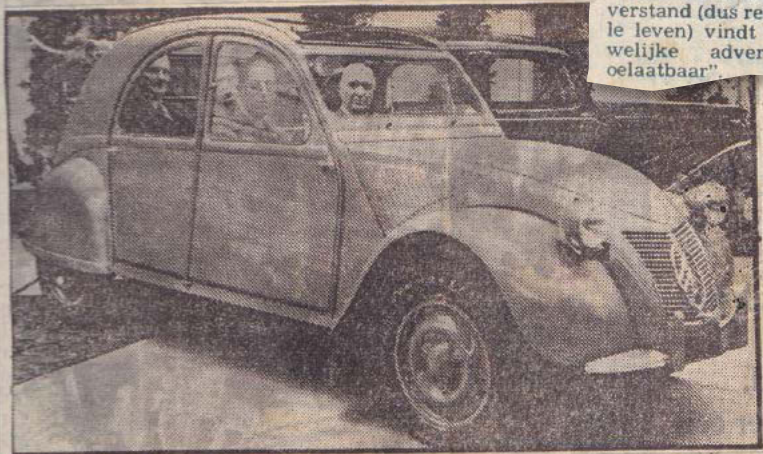
„In het AD zag ik een advertentie van de Citroën 2CV6 Special, waarin op een vernederende, dieronterende wijze een pracht van een mannetjes eend wordt vergeleken met zo'n koekblik van een Citroën.

In deze wereld worden de dieren (onze mede-aardbewoners) mishandeld, verwaarloosd, gebruikt, opgegeten en vernederd.

Ieder mens met een gezond verstand (dus respect voor alle leven) vindt deze afschuwelijke advertentie ontolaatbaar.

Zondag

De Vereniging „De Alternatieve Garage 't Eende-ei" organiseert haar jaarlijkse oriëntatierit voor alle 2CV's van Nederland. Start in Rotterdam. Op het programma ook: films over de lelijke eend.



Wanneer komt er eens een eind aan dit soort autopadvinderij?

Maandag



Eendengekken

Met belangstelling las ik het verhaal van uw medewerker Gerard Buhr over de Eendencircus die op Tweede Paasdag in Valkenswaard gehouden zijn. Wat een rare mensen bestaan er toch. Wie gaat er nu al zijn geld aan een Eend besteden? Voor niet veel meer geld koop je een fatsoenlijke auto, waar je je ook mee op de openbare weg kan vertonen. Want dat moet wel even gezegd worden: een Eend mag dan leuk rijden op een afgesloten circuit, op de snelweg is het een hel. Hebt u wel eens achter een Eend gereden die zeventig kilometer per uur reed? Nou, ik wel en ik heb me doodgeërgd. Daarom: Eendencircus leuk, maar geen Eenden op de weg. Bij dezen richt ik het actiecomité „Stop de Eend" op.

J. Maas, Amsterdam.

Betreffende:

"eendengarage"



Beste mensen, hier dan eindelijk een langverwacht bericht. De ALTERNATIEVE GARAGE "t EENDE-EI", is (bijna) een feit. Bijna, omdat er nog enkele dingen ons scheiden van de opening van de garage, n.l. de volgende punten:

Omdat:

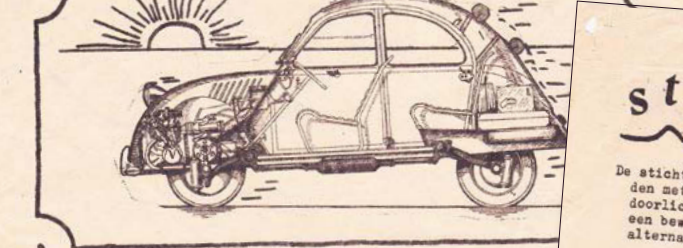
- er best nog wat leden bij zouden kunnen komen;
- er nog enige juridische aspecten geregeld moeten worden; (o.a. Stichtingsvorming)
- de zaak opgeknapt, schoongemaakt en ingericht moet worden;
- het huishoudelijk reglement nog niet klaar is;
- er nog geen werkgroep bestaat;
- de Alternatieve Garage deel gaat uitmaken van een groter geheel;
- er eent enige mensen daadwerkelijk moet gaan meehelpen.

De ruïne is er, en ligt in B'dam-zuid in de JOUBERTSTRAAT 26. De eigenaar v/h pand heeft de ruïne beschikbaar gesteld aan de Stichting, en wil zelf daadwerkelijk meehelpen om dit project van de grond te krijgen. De heer Visser is zelf 2CV-monteur, en gereedschappen e.d. zijn reeds in zijn bezit. Een brug zal binnen afzienbare tijd verwezenlijkt worden. Aan het monteren van een brandvrij plafond gaat begonnen worden, en we verwachten dat, indien de andere bovenstaande punten ook opgelost zijn, er binnen 8 weken met sleutelen begonnen kan worden.

De leiding van de garage zal in handen zijn van de heer Visser, doch er is beslist enige hulp nodig van een aantal mensen die zouden kunnen helpen bij o.a. administratie etc.

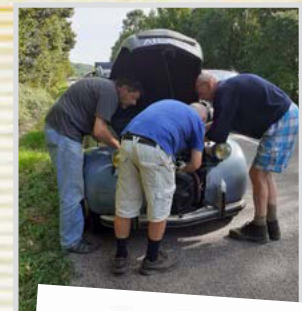
Daarom vraag ik jullie om op Zaterdagmiddag 29 mei, te 12 uur te komen naar de Joubertstraat 26, (bij Afrikaanderplein), alwaar we elkaar kunnen ontmoeten, de zaak in ogenschouw kunnen nemen, en enige dingen met elkaar kunnen bespreken.

Je zal wel begrijpen dat we de handen ineen zullen moeten slaan willen we er iets van maken. Kom dan ook alseblieft, en help dan ook daadwerkelijk mee, al is het dan ook misschien alleen maar doormiddel van je aanwezigheid.



Vriendelijke groet
J.H. de Vree

Voor informatie's, telefoon: (010) 195480.



stichting "de dageraad"

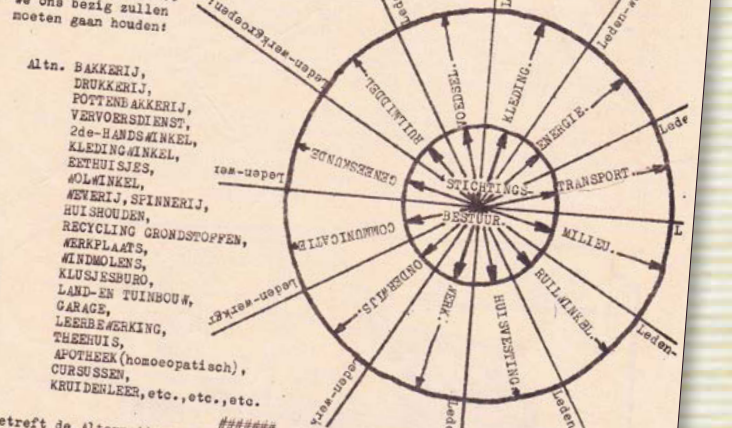
De stichting die we in het leven gaan roepen zal zich niet alleen bezig gaan houden met een Alternatieve Garage, maar wil ook andere aspecten van onze samenleving en bewustwording van andere normen op te zetten die kunnen leiden tot alternatieve samenleving/maatschappij.

Dit houdt in dat er minstens 12 richtingen zijn waarin verder gezocht zal moeten worden. N.l.:

- | | |
|-------------|--------------|
| TRANSPORT | COMMUNICATIE |
| ENERGIE | ONDERWIJS |
| KLEDING | WERK |
| VOEDSEL | HUIZVESTING |
| HUIZMIDDEL | HUIZINKEL |
| GENEESKUNDE | MILIEU |

Uleen als we de handen ineen kunnen slaan, 'n kern van mensen kunnen vormen, en daadwerkelijk verschillende projecten gaan verwezenlijken, bestaat de kans dat we enige resultaten gaan boeken. Anders beslist niet!

Je vind hier verder nog enige dingen waarmee we ons bezig zullen moeten gaan houden:



Wat betreft de Alternatieve garage ben je welkom op 29 mei. Over de andere aspecten v/d te vormen stichting, zou ik elke belangstellende, geïnteresseerde willen uitnodigen om aanwezig te zijn op de op 25 mei te houden meeting in "TREPENTRUM", zijn steentje bij kan dragen om de stichting te kunnen verwezenlijken. (aavang: 8 uur, toegang: 1 gulden).

NA HARMONISATIE VAN DE OUTER-SPACE, ZAL EENIEDER VOOR ZICHZELF DE INNER-SPACE MOETEN GAAN VERKENNEN.

NIGHT OF THE LIVING DUCKS



T EENDEEI PRESENTEERT
OPERATIE
NACHTVLUCHT
BLOEDSTOLLEND SPANNEND
GRUWELIJK GEZELLIG

Het Eendeï, van wereldverbeteraars tot sleutelclub

Op 18 mei 1976 zond John de Vree een brief naar geïnteresseerde Eendrijders. In die brief wordt niet alleen melding gemaakt van de op handen zijnde oprichting van 'de alternatieve garage 't Eendeï' maar gelijk met de vereniging zou de Stichting de Dageraad in het leven worden geroepen. Het was een veelomvattend en ambitieus plan en het leek erop alsof een kleine groep Eendrijders de wereld zou gaan verbeteren.

45 JAAR 1976 2021
TEENDEEI



1977: Het eerste onderkomen van 't Eendeï, De Joubertstraat in Rotterdam-Zuid. Ton Jansen beschilderde de deuren en was tevens de initiator van de 'Ei-zeef. Met vereende krachten werd bij ieder nieuw lid het logo van de vereniging op zijn of haar achterklep gerakeld.

We kregen vorige week een berichtje van **Ton Jansen**. Zijn naam klonk ons bekend, maar wie was Ton ook al weer? Ton bleek -na zijn uitleg- één van de eerste Ei-leden te zijn en zijn vraag betrof of wij toevallig nog een plaatje hadden van het allereerste Eendeï-logo en wilde het graag nog eens terugzien. Daarnaast vertelde Ton ons over een bijzondere Eendeï activiteit in die eerste verenigingsjaren: **De Ei-zeef**, die

Ton Jansen schrijft:

hij -als hobby-zeefdrukker-had bedacht en gemaakt. Ieder (nieuw) lid kon in die tijd een originele zeefdruk krijgen op zijn of haar Eend-achterklepje. Vele leden maakten gebruik van die aanbieding en maakten daarmee reclame voor deze (nieuwe) vereniging in Rotterdam. Een aantal jaren na de oprichting verhuisde Ton naar Amsterdam, woonde 7 jaar in Amerika, in Afrika en woont nu in Oostenrijk. Geen verhuizingen die je met een eend maakt, dus Eendrijden doet hij niet meer.

Toch kijkt hij nog altijd vol nostalgie terug naar die Eendeï-pionierstijd in een periode waar alles nog kon:

Ton: Met mijn eend een wasmachine verhuisd. Beide voorste stoelen eruit, de achterbank eruit, de wasmachine door de achterdeur erin geschoven. Ik zat op een aardappelpistje voor het stuur, dat ging nog net, en mijn broer zat voor de wasmachine op de grond. Dat paste precies en hij kon nog net door de voorruit



De Amsterdamse periode



Zeefdrukken

kijken. Daar had ik nu nog graag een foto van. Daar hebben we toen niet aan gedacht, was alles bijna normaal, wel met heel veel plezier dat het alles zo mooi paste.

Ik herinner me ook dat ik op de rijksweg een vrachtwagen passeer en door de luchtdruk ineens mijn motorkap open gaat en ik vooruit niks meer zie. Ben dan met zicht door het linker raampje langs de linker zijlijn verder gereden tot ik die vrachtwagen goed voorbij was en dan op goed geluk naar rechts op de vluchstrook om die motorkap terug te buigen.

Of op de rijksweg gestopt voor een eend met pech, was een jonge vrouw met twee lekke banden, was over een stuk ijzer gereden. Die heb ik ook mijn reservewiel gemonteerd, zodat ze verder kon rijden. Een week later kwam ze die terug brengen met een leuk plantje erbij.

Of met de eend op vakantie in Frankrijk, met 70 op de rijksweg... Vele mooie herinneringen aan die diverse eenden die ik heb gehad.

Heel toevallig hebben we voor Ton nog een meer dan 40 jaar oud origineel achterklepje met de beroemde opdruk gevonden en hebben hem uitgenodigd voor een bezoekje aan Rotterdam met natuurlijk: een ritje in een Eend.



Over elektrische Eenden en bijtellingen



Februari 2015: Met Fennema-Coaches naar Parijs

Terug naar het begin

Ik zal mij eerst even voorstellen. Ik ben Anton Fennema en bezit geen Eend. Toch ben ik donateur, maar niet onder mijn eigen naam. Enkele jaren geleden is een groep van 't Eendeï naar het Conservatoire Citroën geweest met een touringcar. Deze touringcar is in het bezit van een aantal vrienden die als hobby een touringcarbedrijf hebben, ooit ontstaan in verband met de Roparun. Twee van die groep hebben ook een voorliefde voor Citroën. Die twee waren ook mee naar het Conservatoire en daarvan ben ik er een. Vandaar dat Fennema Coaches BV donateur is van 't Eendeï. Hoewel ik geen Eend heb is mij door Anthony Pors gevraagd een serie te schrijven voor de Eikrant over mijn plan om een Eend te kopen en te laten elektrificeren. De puristen kunnen nu stoppen met lezen.

Knagend geweten

Momenteel bezit ik een DSpecial, een Traction Avant, een AX en voor dagelijks gebruik een moderne Jumpy. Ik had tot voor kort ook een B12 uit 1926 maar dat bleek toch niet zo leuk te zijn als hij er uit zag, dus die is weer verkocht. De enige oldtimer die mijn vrouw nog zag zitten als toevoeging aan het wagenpark was een elektrische eend. Ondanks mijn voor-

liefde voor ontploffingsmotoren, de geur van benzine en smeerolie begon mijn geweten toch wat te knagen. Ons huis zit vol energie-besparende zaken. We hebben zonnepanelen, zonnecollectoren en een elektrische warmtepomp, maar ik rijd in een diesel en heb twee vervuulende oldtimers. Hoewel, de DSpecial rijdt op gas, dat dan weer wel.

Lange reeks Citroëns

Ooit was mijn eerste auto een Kever. Mijn ouders vonden dat je een degelijke auto moest hebben. Zij hadden zelf een Kever gehad, dus een Kever moest het worden. Ze hadden mijn rijbewijs betaald dus hadden toen nog enige invloed. Zo ruilde ik mijn Puch met hoog stuur in voor een nette Kever. Na de Kever kwamen er nog twee Renault 4's en toen kwam de eerste Eend. Gekocht voor 60 gulden. Ik weet niet eens meer wat voor Eend het was, maar het was het begin van een lange reeks Citroëns. Er volgde een AK 400, prijs 80 gulden, daarna een blauwe Spécial en nog een AK 400. Daarna begon ik aan mijn eerste baan in Dokkum als dierenarts landbouwhuisdieren en mijn ouders grepen dat moment aan om de AK 400 te vervangen door een mooie GSA. Op dat moment moest er een tweede auto komen en we hebben toen, in 1987, een nieuwe rode 2CV Spécial6 geïmporteerd uit België.



Van het merk Citroën wilde ik niet meer weg en zo volgde na de GSA een aantal BX'en en toen ik intussen al in Oud-Beijerland woonde kocht ik een CX break, wat ik nog altijd een van de mooiste auto's vind. Toen die aan zijn eind was en ik intussen een samengesteld gezin had met 4 kinderen kocht ik een nieuwe auto: een Jumper met dubbele cabine waar toen nog een 4 persoons bank in mocht zitten. De inruil van de CX leverde minder op dan de korting op de nieuwprijs van de jumper dus toen werd het idee geboren om die in te ruilen bij een verkoper van D'sen. Zo kwam de DSpecial uit 1970 in mijn leven. Een oldtimer-hobby was geboren. Enige tijd later kon ik een Traction Avant BN11 uit 1954 kopen, dat was ook een blijvertje. Auto's kwamen en auto's gingen, een gifgroene GS break twee Mehari's en als laatste de Citroen B12. De Mehari's hadden het Eenden-gevoel weer doen opflakkeren en een proefrit bij de 2CVgarage van Sander Aalderink in Wormer deed de rest. En natuurlijk de onvolprezen Eikrant.

Ei-Traditie

Jubileum miniatuur Eendjes

Het is al jaren min of meer traditie dat we bij jubilea of sommige Events in gelimiteerde oplage een serie speciale Eendeï-miniatuur-autootjes laten maken.



Conservatoire-eendjes

Die collector's items zijn geliefd en vooral bij de grotere Ei-feestjes binnen no-time uitverkocht. Aangezien het nu nog onzeker is of dit jaar ons gebruikelijke Ei-Fest door, gaat, zijn er ook nog geen '45 jaar' mini-eendjes in bestelling. Zodra alles weer een beetje 'normaal' is, gaan we onderzoeken, of er belangstelling voor is en gaan we de mogelijkheden bekijken voor slimme inkoop, ontwerp en bedrukking.



Bijtellingskwestie bij een Eend?!

Omdat ik deze auto zakelijk wil gaan rijden en daarom bijtelling een issue is, ging er aan het besluit enig zoek- en denkwerk vooraf. Anthony woont vlak bij mij in de buurt en hij was ook mee naar het Conservatoire. Zo raakten we met elkaar aan de praat en omdat hij bij de Belastingdienst werkt was zijn interesse in de bijtellingskwestie ook gewekt. Zo kwam hij met het idee om over het proces van aanschaf en het rijden ermee een aantal artikelen te schrijven. Daarvan is dit het eerste deel. Over het proces tot aflevering gaat het tweede deel en dan volgt als laatste een stuk over de ervaringen met het rijden in een elektrische Eend. *Anton Fennema*



Mocht een vakantie in Frankrijk er nog in zitten dit jaar en je bent toevallig in de buurt van Orleans. In Thoury zit een allerliefst winkeltje vol 2CV-snuisterijen. *Une 2cv nommée Deuchie* 3 chemin de la Mabilière, 41220 THOURY (tussen Orleans en Blois) kijk vooraf even op: www.deuchie.fr



Het nadeel van een papieren krantje is dat er geen geluid uit komt. Maar daarvoor hebben we Youtube of de facebookgroep van 't Eendeï. Dit lied moet je daar echt even opzoeken: MA 2CV (Sous titre(s): MA DEUCHE) par Eric Cordier.



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

