

# 't Eendeëi

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

PostNL  
Port Betaald  
Port Payé  
Pays-Bas

2CV  
75  
1948  
JAAR  
2023

## Tectyleren in de Hoeksche waard

"Ik schat begin zeventiger jaren. Truc was de juiste hoek en wat lef.

Later ook op straat gedaan en dan zorgen dat de auto iets minder scheef lag. Ook bij 't Ei gingen regelmatig

Eenden op hun kant, om bijvoorbeeld aan het chassis te kunnen lassen.

Verdere tips: Neem een oud matras mee, haal de accu eruit en zorg dat de tankdop altijd aan de bovenkant zit".

Lex Wilbers



Foto van Adri Kamp.



Toen was sleutelen op straat nog heel gewoon...



verschijnt 4 keer per jaar





## Van de redactie

# 75 JAAR 2CV!

Exact 900 maanden, oftewel dit jaar -precies 75 jaar geleden op 6 Oktober 1948- werd tijdens de Paris Salon de L'Automobile (stand 119) de productievorsie van de eerste 9 pk 2cv geïntroduceerd. In het eerste productiejaar - 1949 werden er 924 geproduceerd.



Ook in dit nummer weer de nodige 'oude meuk', maar ook actueel 'Eend (onderhouds) nieuws'. De meeste leden rijden immers toch in '70 en '80 jaren Eendjes en 75 jaar geleden waren ze nog lang niet geboren en rijden 2CV gewoon om dat-ie zo lekker veert...

Natuurlijk hebben we vele leden, die kopij aanleveren, maar toch speciale dank aan de medewerkers aan deze editie:

Paul, Erwin, Bea, Jurgen, Jeroen, Jan, Saskia, Petra, Ardy, Marike, Jaap, Rodriaan en vele anderen. Ons blad is er vóór, maar vooral samengesteld dóór de Ei-leden. Hulp blijft altijd welkom, Veel lees-, maar vooral ook kijkplezier! Jim

### Ei-Bestuur:

voorzitter: Paul Otto voorzitter@eendeei.nl  
secretaris: Saskia Albert secretaris@eendeei.nl  
penningmeester: Jos Simons penningmeester@eendeei.nl  
algemeen techniek: vacature techniek@eendeei.nl  
algemeen activiteiten: Jacqueline Vos activiteiten@eendeei.nl

## Van de voorzitter

Voor je ligt de tweede Ei-krant van 2023. Voorzichtig is het al wat langer licht; de krokussen komen weer boven de grond, kortom, het betere half jaar komt er ook dit jaar weer aan!

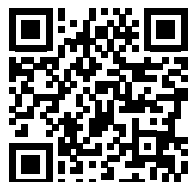
De meeste leden verlangen toch hier het meest naar: in normale temperaturen weer aan je Eend kunnen werken, het dakje weer open en op een zonnige zaterdagmiddag op het terras van 't Ei de technische sores doornemen of en passant even de wereldproblemen oplossen.

We nodigen iedereen uit om weer volop mee te doen aan al onze activiteiten. Bekijk de website nog maar eens een keer. Alle informatie over activiteiten, cursussen, ritten vind je hier terug. Er is nog ruimte bij diverse cursussen van de Ei-academie, meld je vast aan voor Operatie Nachtvluucht en de Wielewaalrit. Op 't Ei is altijd wel wat te doen! Even iets anders....

Ooit, lang of kort geleden, heb je je op-

gegeven als lid van 't Ei. Leden die dit al heel lang geleden hebben gedaan hebben bijv. een mailadres opgegeven dat ze al lang niet meer gebruiken of sterker... de provider van ooit is al vele malen overgenomen door een ander. Wij komen in de administratie nog mailadressen tegen die eindigen op...@tip.nl. Kortom, de vraag is duidelijk: werkt je mailadres nog bij de ledenadministratie? Zorg dat bij de ledenadministratie je goede mailadres bekend is. Dit kan door te mailen aan ledenadministratie@eendeei.nl of door het formulier op onze website in te vullen: Dank hiervoor!

Allen weer veel succes gewenst met al jullie grote en kleine klussen, de te volgen cursussen, en hopelijk krijgen we een geweldig voorjaar en zomer! Met vriendelijke groet, namens het bestuur, Paul Otto



## Welkom bij de club!

Sinds de Ei-krant van januari 2023 (48/1) hebben zich 8 nieuwe leden en 1 nieuwe donateur aangemeld.

3356 Leonard Flendrig (Lid / Ami 8 Break)  
3357 Wout van Schie (Lid / Acadiane '84)  
3358 Alfred Steenwinkel (Lid / Mehari '76)

3359 Cock Vergeer (Lid / 2CV Club 1982)  
3360 Gozewijn de Boer (Lid / Meerdere 2CV's)  
3361 Tim Kuik (Lid / 2CV6 1986)  
3362 Ton de Hoog (Donateur)  
3363 Richard Drewes (Lid / Dyane 6 Commercial 1974)  
3364 Germ Hospers (Lid / AK400 1977)



## Uit het Magazijn

### Oude dakjes gevraagd of dakonderdelen

Een 2CV-dakje gaat niet eeuwig mee en afhankelijk van het gebruik zul je het om de zoveel jaar moeten vervangen of repareren. Het Ei overweegt (bij belangstelling) een cursus 'Dakjes' te gaan geven.

Hoe repareer je een dakje of hoe maak je zelf een nieuw dakje? Naast het doek kunnen ook de diverse rubbers en beugeltjes kapot gaan of verroesten. Het Ei is daarom op zoek naar oude dakjes voor de diverse onderdelen en zoekt naar de beste kwaliteit stof...

Dus heb je een nieuw dak gekocht? Gooi het oude niet weg, maar breng het naar 't Ei!

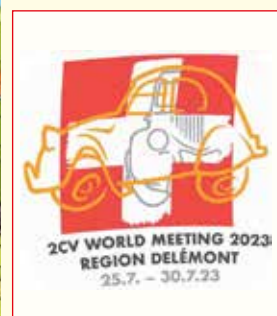


## Voorjaarsklusdag 18 maart



De traditionele voorjaarsklusdag is op 18 maart. Opruimen, schoonmaken, schilderen enz. enz. Aanmelden voor de klusdag kan vast via bestuur@eendeei.nl. We beginnen altijd om 9.30 uur met koffie, thee en iets lekkers. Voor de uitgebreide lunch wordt altijd gezorgd en we sluiten de dag af met een drankje. Op deze klusdag willen we extra aandacht geven aan alle magazijnruimten, zodat we weer overzicht hebben en opgeruimd de zomer tegemoet kunnen gaan! Ben jij dit keer ook van de partij? Meld je vast aan! Dank namens alle leden!

## Wat valt er zoal te doen de komende periode?



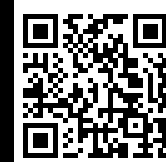
## Operatie Nachtvluucht 2023

De route staat min of meer vast, het restaurant is geboekt en het schildje ontworpen... *c'est parti!* Op zaterdag 25 Maart wordt operatie Nachtvluucht weer gereden.

We verzamelen om 17:00 uur bij de Pannenkoekhut in Bergschenhoek waar we getrakteerd worden op een 3-gangenmenu. Rond 19:00 uur zullen de eerste equipes vertrekken en we eindigen zoals altijd op 't Ei voor een drankje en natuurlijk de prijsuitreiking.

Inmiddels hebben we al 21 equipes die zich hebben ingeschreven, maar er is nog wel plaats voor een paar meer. Wil je hét evenement van het jaar niet missen?

Meld je dan aan op de website van 't Ei.



## AGENDA MRT/APR/MEI

### MAART 2023

|                |                            |
|----------------|----------------------------|
| 14/21/28 Maart | Eendologie 1               |
| 29 Maart       | Motorrevisie 1             |
| 9/16/19 Maart  | Lascursus                  |
| 11 / 25 Maart  | Eendologie 2               |
| 18 Maart       | KLUSDAG / A -markt Liempde |
| 25 Maart       | OPERATIE NACHTVLUCHT       |
| 25 Maart       | Taxatiedag                 |
| 12 / 26 Maart  | Versnellingsbak 1          |



### APRIL 2023

|                   |                       |
|-------------------|-----------------------|
| 9+10 april        | Pasen                 |
| 4,11,18,25 April  | Cursus Eendologie 1   |
| 5, 12 en 19 April | Cursus motorrevisie 1 |
| 1,8,15,22 April   | Cursus Eendologie 2   |
| 16 April          | Versnellingsbak 1     |
| 28,29,30 April    | Citro Classica Twente |

### MEI 2023

|               |                      |
|---------------|----------------------|
| 9, 21 Mei     | Cursus Eendologie 1  |
| 6, 13, 20 Mei | Cursus Eendologie 2  |
| 27 Mei        | Franse Markt Eendeei |



## En noteer ook alvast:

|          |                         |
|----------|-------------------------|
| 10 juni: | De Wielewaalrit         |
| 1 juli:  | De Zinderende Zomertoer |







Gezien door Erwin Wittenberg tijdens de Gentse Feesten



Gezien door Bea bij de VPRO

## Canal Classics, een hommage aan de verdwijnende oldtimers van Amsterdam

Speciaal voor onze 020 vrienden (maar ook voor Klassiekerliefhebbers elders in het land) verscheen het prachtige fotoboek Canal Classics van fotograaf **Roel Siebrand**.

Ons Amsterdamse Clublid Bea bestelde het boek bij Roel en vertelde hem daar natuurlijk bij dat ze ook een oldtimer bezit. Daar wilde hij wel foto's van maken.

Roel maakte voor Bea een mooie serie van haar Eend en haarzelf. Met toestemming van Roel plaatsen we de foto van Bea in haar Eend. Maar dan graag met reclame voor z'n boek erbij. Bij deze Roel!

Canal Classics is te bestellen bij [zoabmagazine.nl](http://zoabmagazine.nl) voor 24,95



Hoeveel oldtimers Amsterdam rijk is laat zich moeilijk schatten. Volgens cijfers van de gemeente zijn het er ongeveer duizend. Maar er staan er misschien nog wel een paar duizend verspreid over de tientallen parkeergarages die Amsterdam rijk is. Roel Siebrand kent de straatgeparkeerde oldtimers allemaal en fotografeerde velen van hen zonder andere auto's in beeld te hebben. De oldtimers geven aan iedereen die ervoor openstaat een reis in de tijd. Niet in de beslotenheid van een museum, maar in het dagelijks verkeer, op straat.



Bea van der Werf (foto: Roel Siebrand)

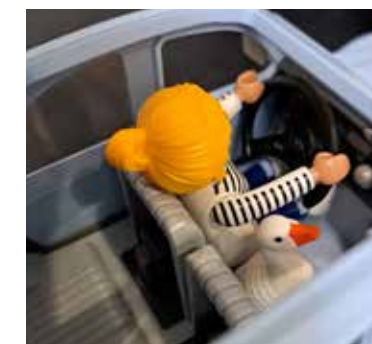
## Hij is leuk! De Playmobil Citroën 2CV



Alleen in elkaar klikken, stickertjes erop en spelen maar....



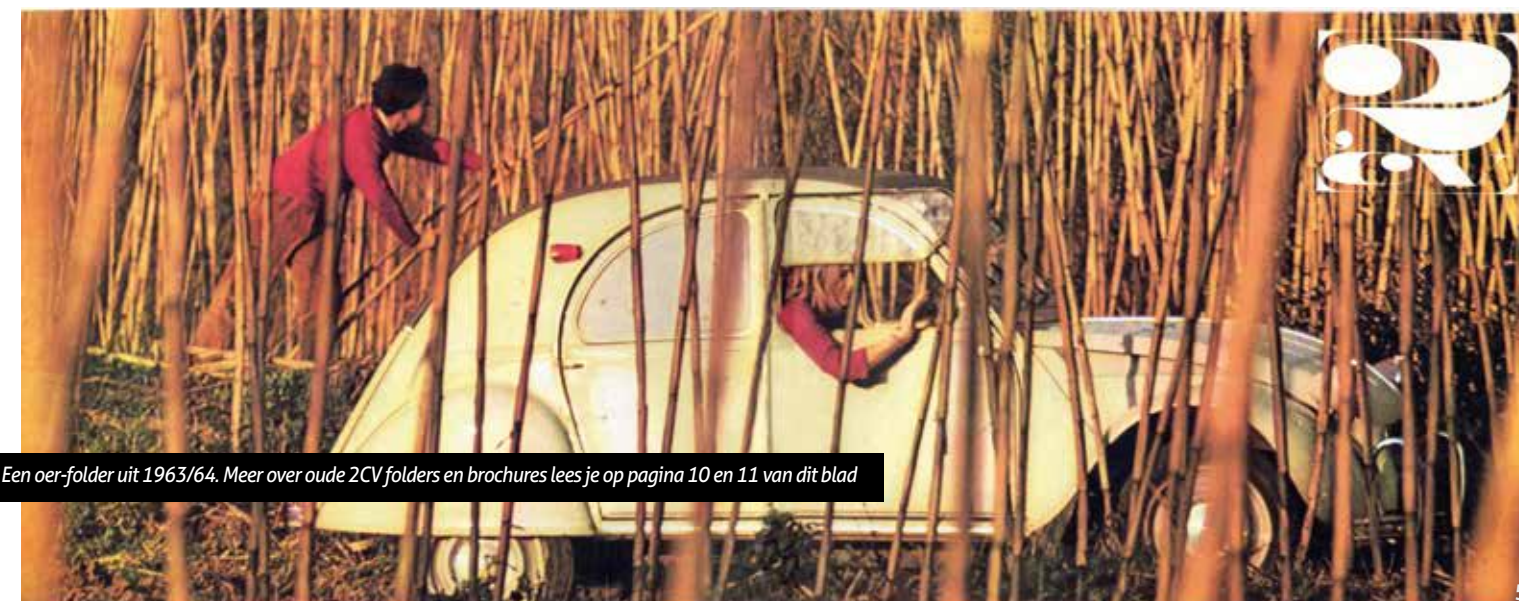
Niet echt goedkoop, maar wel in Playmobil kwaliteit! Wij bestelden hem bij **2T-TOYS** voor 44,99 (+ 6,95 verzendkosten). Daar ophalen kan natuurlijk ook, maar dan moet je naar Den Bosch.) Kijk op hun leuke website [2ttoys.nl](http://2ttoys.nl) of ga naar



de betere Speelgoedwinkel bij je in de buurt, waar hij ongetwijfeld nu of binnenkort ook te koop is.



Inclusief poppetjes, boerderijdieren, melkbussen en de keus voor gele of witte koplampjes.



Een oer-folder uit 1963/64. Meer over oude 2CV folders en brochures lees je op pagina 10 en 11 van dit blad





## De Column van Jurgen

### Wanneer de meester leerling wordt

Er zijn van die filosofische uitspraken met dubbele of soms driedubbele bodems. Uitspraken zoals 'de enige constante in het leven is verandering', een open deur zo groot als een hangardeur op luchthaven Ypenburg/Zestienhoven, maar helaas wel waar. Overigens heet die luchthaven tegenwoordig 'The Hague Airport'. Hoezo verandering? Helaas wordt de impact van dit soort uitspraken vaak onvoldoende begrepen. We weten allemaal dat we vanaf het moment dat we uit de luiers groeien, de wereld nooit meer hetzelfde zou zijn. Dat is logisch en past helemaal bij de constante verandering. En wat waren we trots dat we toetraden tot te wereld van de grote kinderen die met gewoon ondergoed buiten mochten spelen! Verandering is geweldig, wie wil er nou niet veranderen? Nou... laten we nog even stil blijven staan bij die luiers. Mijn schoonvader woont sinds een paar jaar in een verzorgingstehuis. En voorzichtig kijkend in zijn kledingkast lijkt die luiers terug van weggeweest... Laten we wel wezen, verandering is niet tegen te houden. Maar de impact roept soms diverse gemengde gevoelens op. En die gemengde



gevoelens kunnen ook op hetzelfde moment bestaan. Zowel blijdschap als verdriet bij dezelfde gebeurtenis. In huize O. zijn we al een paar jaar bezig met een 'boerenschuurrestauratie' van een rode 2CV uit 1985. Waar we eerst hadden gepland dit klusje in een jaar of 2 te doen, zijn we inmiddels al weer 8 jaar bezig. Niet omdat we lui zijn of langzaam werken, neen, drierf neen. Het is doordat de veranderingen van het leven in de weg zitten. Van drukte op het werk tot corona,



van examens tot vriendinnetjes van zoonlief (van verandering gesproken), ze hebben allemaal prioriteit gekregen boven het afronden van de restauratie. Maar langzaam maar zeker is het project voortgekropen tot het moment waarop we, als volleerd schoonheidsspecialisten, haar huidje strak kunnen trekken met kraaienpootjes verhullende smeersels. Met rouge en blos kleuren we haar gebotoxte verschijning in fantastisch kersenrood. Een kleur, gekozen door zoonlief, die op zonnige dagen waarschijnlijk zelfs te zien is vanuit het International Space Station. Met long covid nog in mijn lijf, hebben we besloten dat Sander de honneurs gaat waarnemen. Afgelopen jaar had ik zelf al een aanzet gedaan tot het spuiten van de 2 voorspatborden, dit met een resultaat dat mijn moeder zo zou omschrijven: 'als je snel loopt zie je het niet, en als je langzaam loopt stoort het niet'. Kortom, niet perfect, maar wel een beetje passend bij het boerenschuur-concept. En omdat ik niet de energie heb om het cosmetische werk af te maken, neemt Sander het over. Zodra je vader wordt, verander je (ja ja, die constante in het leven) in een soort goddelijk voorbeeld voor de nieuwe generatie. Je bent een held, diegene die alles weet, die het beter doet dan wie dan ook en aan wie de kinderen zich optrekken. Ja! dat is zo! Maar nu het onbegrepen deel van de uitspraak 'de enige constante is verandering': het kan ook een andere kant op. Zoonlief heeft een ambachtelijke opleiding afgerond en is met zijn handen inmiddels intelligenter dan ik ooit zal worden of geweest ben. Wat ook te zien is in het resultaat van de gespoten eend. Nog steeds een boerenschuur project maar..... de tranen schieten me in de ogen. Zoveel mooier, strakker en glanzender dan mijn werk. Het voelt goed om zijn mooie resultaat te bewonderen. Hij heeft het goed gedaan, en zelfbewust laat hij me dat weten ook! In een fractie van een seconde voel ik de verandering in actie en verdwijnt mijn onaantastbaar geachte positie van held en voorbeeld. Opeens moet ik zoeken naar een andere plek in onze verstandverhouding. De enige constante is verandering, en die maakt vandaag een leerling van de meester. *Jurgen.*

## Bumperbeugelraadsel



In het Volkskrant Magazine van 24 december stond weer eens een Eend centraal in een mode-reclame. Hoewel we ons nog altijd verbazen dat de creativiteit van reclamemakers niet verder lijkt te reiken dan voor de zoveelste keer een Eend als relikwie op de foto te zetten, vergeven we dit het reclamebureau van broekenfabrikant MrMarvis, omdat 't gewoon een mooie plaat is, deze witte Eend in een winters berglandschap. MrMarvis is van origine een Amsterdams modehuis, maar hun fabriek staat in Portugal. En in Portugal werden na de stop van de productie in Frankrijk in 1988 nog 2 jaar lang Eenden geproduceerd. Tot het daar in 1990 ook echt afgelopen was.

Het lijkt er op dat de foto ook in Portugal is gemaakt, maar of de fraaie Transat ook in de Stellantis-fabriek in Mangualde is geproduceerd is de vraag. De assemblage-fabriek zette weliswaar al sinds 1964 vele 2CV's en andere Citroën-modellen in elkaar, maar of de Transat (geleverd in 1983/1984) daar ook bij zat kunnen we niet achterhalen.

In ieder geval zien we iets apart aan de Transat op de foto. Een bijzonder accessoire, wat we niet kennen van de Nederlandse Transats: een zeer robuust uitziende beschermingsbeugel.

Op andere foto's van Transats, (zie het voorbeeld van een Spaanse Eend) zien we dezelfde beugel ook, dus het is duidelijk geen eenmalige knutselactie, maar een in serie gemaakt accessoire.

Wie weet meer te vertellen over de beugel en... zou hij nog ergens te koop zijn?



In 1983 werd in een zeilrace om de wereld Frankrijk vertegenwoordigd door een wit/blauw jacht genaamd France 3. Dit kostte veel geld. Om het te bekostigen werd Citroën als sponsor benaderd. Reden voor Citroën om een speciale Eend te produceren waar een deel van de verkoop voor de boot bestemd was. In landen buiten Frankrijk was het niet mogelijk om de naam France 3 aan te houden. Dit werd dus respectievelijk de Beachcomber (Groot-Brittannië) en de Transat.



De dochter van Jacqueline Vos is op wereldreis en is nu in Mexico. Daar spotte ze deze Poolse Eend!



## 'Beroemdheden' bezingen de Eend



Peter Koelewijn schreef het lied en Cisca Peters en Ronnie Tober zongen het...

### 'Een witte Eend op het midden van de weg'

Ronnie Tober (1945) werd in Bussum geboren, maar het gezin emigreerde toen hij drie jaar oud was naar de Verenigde Staten. Hij bleek over zangtalent te beschikken en trad op in diverse musicals. In 1963 keerde Tober terug naar Nederland, waar hij ontdekt werd door Willem Duys. In 1965 nam hij deel aan het nationale songfestival. Met het nummer 'Geweldig' behaalde hij de tweede plaats. Tober stond in zijn succesvolste jaren - de periode 1965-1975 - geregeld in de hitparade met nummers als Verboden vruchten, Arrivederci Ans en Rozen voor Sandra.

Cisca Peters' (1945) muzikale carrière begon in 1962 met het winnen van de Grote Prijs van Radio Luxemburg. Haar eerste singles 'Wie weet' en 'Niemand zal mijn tranen zien' werden meteen hitparadesuccessen. In 1962 stond ze in het voorprogramma van The Beatles tijdens het beroemde concert in Blokker.

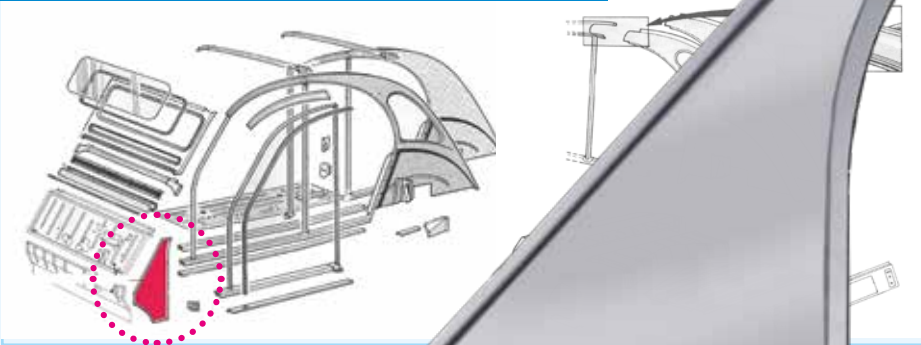
Samen met Ronnie Tober zong Cisca in 1974 in duet "Een witte Eend": Een meezinger, die nog regelmatig te horen is op Nederlandstalige zenders. Het nummer stond geruime tijd in de Top 40, maar de top 10 haalde het net niet...



EEN WITTE EEND (OP HET MIDDELEN VAN DE WEG)  
(Dead Skunk) (L. Walnwright III/Peter Koelewijn)  
CISCA PETERS en RONNIE TOBER  
Orkest o.l.v. Job Maarse  
Productie: Peter Koelewijn



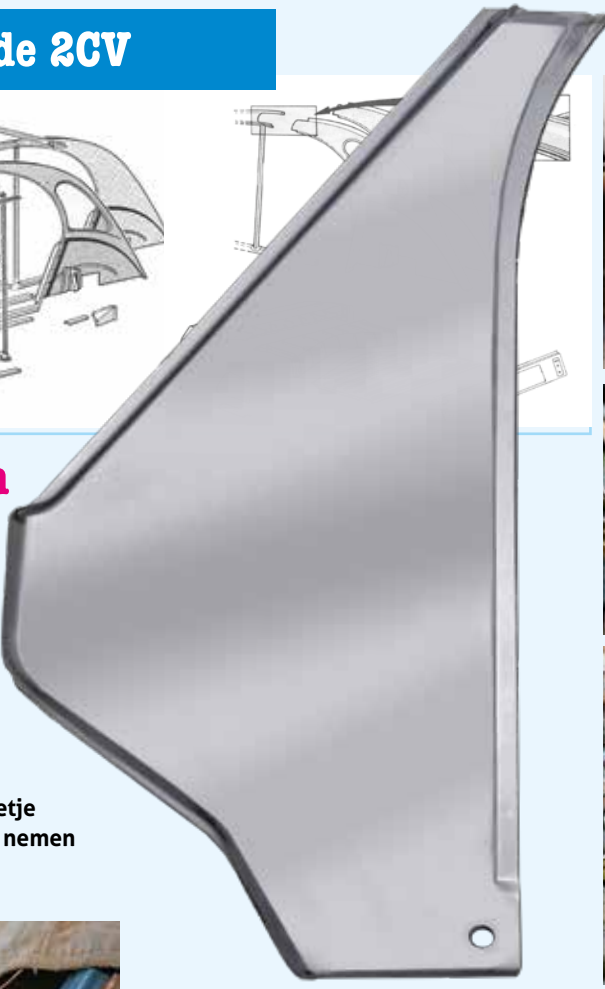
# Het plaatwerk van de 2CV



## Hoe verwijder en vervang je het?

### Deel 1: De Parafan (ofwel het zijpaneel schutbord)

Om voor het eerste deel een beetje overzichtelijk stuk plaatwerk te nemen beginnen we met de parafan.



Het Ei- Las-tikkenformuliertje

| beginstand | eindstand | likken | eure |
|------------|-----------|--------|------|
| 268        | 809       | 1      | 450  |
| 809        | 813       | 4      | 10-  |
| 813        | 814       | 1      | 250  |

Meestal roest dit deel door aan de onderkant vanwege vocht en vuil tussen het spatbord en de koets of tussen de dorpel en de parafan. Om het oude deel te verwijderen is een boormachine en een goede (puntlas) boor nodig om alle puntlassen die in de fabriek gemaakt zijn uit te boren.

De puntlassen zijn te zien langs de randen en zien er uit als kleine ondiepe kuiltjes.

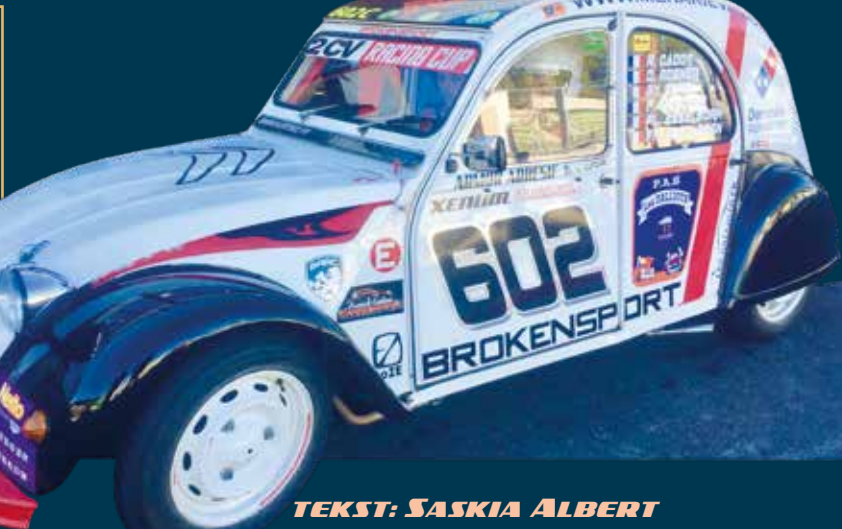
Het metaal bij de puntlassen is hard en boren slijten hier snel op. Een goede boor is waarschijnlijk goedkoper dan de doorsneeboor die maar 5 boorgaatjes meegaan. Als alle puntlassen uitgeboord zijn is het oude materiaal te verwijderen door een dun beiteltje tussen de verschillende lagen ter hoogte van een puntlas te plaatsen en de plek van de puntlas los te tikken.

Een andere manier is de plaat langs de randen voorzichtig los te slijpen en de overgebleven randen voorzichtig los te pellen van de onderliggende delen met een tang. Dek wel de ruiten eerst af met een brandwerende deken om inbranden van vonken te voorkomen. In de voorste en bovenste hoek zijn de naden dichtgemaakt met een messing soldering en zal er met een slijpschijf voorzichtig afgebraamd moeten worden. Om goed te kunnen lassen dienen alle randen van de koets roest- en vervrij gemaakt worden met een staalborstel. Ook alle overgebleven bramen dienen goed verwijderd te worden.

Met de op het Ei aanwezige ponstang kunnen vervolgens gaatjes in het nieuwe plaatwerk worden geponst voor de proplasjes. Onderin zal dit met een boortje moeten omdat de tang niet diep genoeg komt.

De randen bij de voetenbak zijn het mooist van de binnenzijde te lassen dus daar hoeven geen gaatjes in de nieuwe parafan te komen. Als alles is voorbereid kan de parafan op de juiste plaats aangebracht worden en vastgezet worden met griptangen. Elke proplas moet gemaakt worden met de plaatwerk delen zo strak mogelijk op elkaar geklemd dus de klemmen zullen vaak verplaatst moeten worden en langs het gootje per las goed aangeduwd moeten worden. Als de accu is losgekoppeld en het lasapparaat aangesloten en alle brandveiligheidsregels in acht zijn genomen is het tijd om te gaan lassen. Zorg voor een goed smeltbad op het onderliggende materiaal zodat niet alleen het ponsgaatje dicht wordt gelast en er een goede hechting ontstaat. Oefening baart kunst, dus een proefstukje met wat oefenlassen is aan te raden als je nog niet zoveel ervaring hebt. Na het lassen en controleren of er niets brandt kan er afgebraamd worden met een afbraamschijf schuurschijf of powerfile. Werk rustig en duw niet te hard bij het afbramen. Je haalt snel teveel materiaal weg en dun materiaal is heel lastig dicht te lassen.

Veel succes.



TEKST: SASKIA ALBERT  
FOTO'S: ERWIN WITTENBERG

28-30 OKTOBER 2022

## FRANCORCHAMPS, DE 24 UURS RACE

Eind oktober is over het algemeen geen kampeerweer, maar dit jaar was het uitermate zacht.

Een goede reden dus om er met z'n allen op uit te trekken richten het racecircuit van Spa, Francorchamps.

Want wie wil er nou niet een heel weekend lang naast de rondrazende eendjes staan, ze aanmoedigen of gewoon even lekker binnenlopen in de pits om alle sfeer en dampen op te snuiven!?

Na een gezellige tocht in colonne met op het einde veel heuvels en dalen, op vrijdag al aangekomen op het superfeestterrein van het circuit. Het feest was al in volle gang.

Menig eendliefhebber had zijn boombox-eend al aanstaan, sommige hadden gigantische speakers bij zich, kratten en kisten vol met bier, vuurwerk, vlammenwerpers, wensballonnen en karbietschietters, om maar even wat te noemen. Niks is te gek en alles mag en dat kan je dan ook goed merken.

Op de parkeerplaats was er gelukkig ook nog plek voor de mensen die niet zo van feestjes houden, of voor personen die hun oordoppen waren vergeten. Gelukkig hadden zij ook allemaal wat blokken bij zich om camper of caravan een beetje behoorlijk waterpas te zetten, want wie is geweest weet, het terrein loopt gevaarlijk schuin af!

Het circuit zelf heeft een goede catering, dus tijd om iets te eten te maken was je ook niet kwijt, hup snack erin en dan maar weer kiezen, ga ik naar de race-eenden kijken of terug naar het niet aflatende feestje op de camping, of misschien nog even langs de markt voor wat leuke eendenspullen.

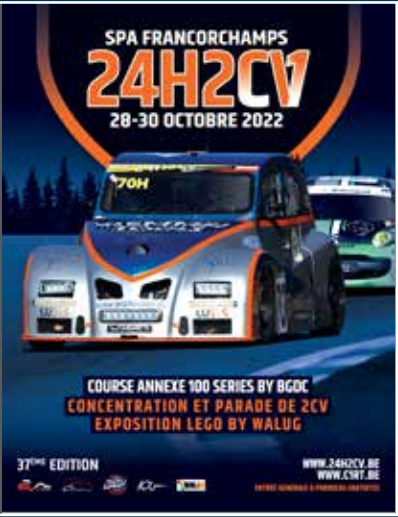
Het feest ging het hele weekend door, er was geen verschil tussen dag en nacht, wat betreft muziek, drank of gekkigheid.

Op zaterdag was er ook nog een (helaas niet zo goed) georganiseerde parade die de hele omgeving plat legde qua verkeer, ook een leuke manier om eens alle Eenden te bekijken zonder rond te lopen of uit te stappen, want de route was zo onduidelijk dat we

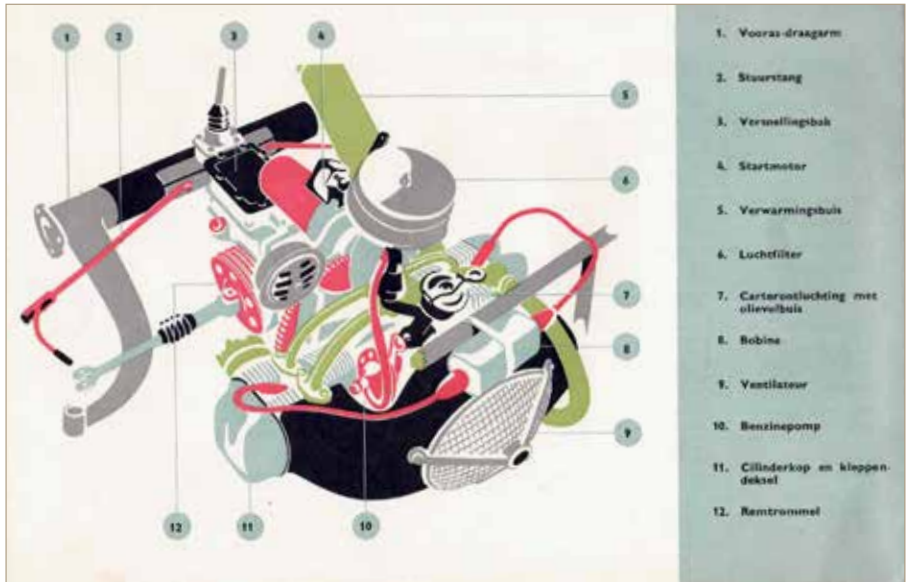
elkaar steeds maar voorbij reden. Het einde van de parade en het begin van de race werd natuurlijk weer ingeluid met een rondrit (NIET RACEN) over het circuit, nou dat liet niemand zich een tweede keer zeggen. Vol gas gingen bijna alle Eenden de finish over, hoozah!

Oh ja, en dan vergeet ik nog bijna de race, er waren weer heel wat 'gewone' eenden, wat super gemodificeerde eenden en dan natuurlijk nog de echte race-eenden, daartussen door reden ook nog de kleine C1tjes, wat voor mij persoonlijk nou weer niet had hoeven, maar allee, wij eendrijders zijn niet zo moeilijk.

Wie er uiteindelijk heeft gewonnen, werkelijk geen idee, lekker belangrijk ook. **Het was een prachtig weekend!**







advertentie

## HET FOLDERLAATJE VAN JAN NAEZER

Geliefd Ei-lid Jan kan alleen nog in een 'automaat' rijden en helaas bestaat die versie niet tussen de duizenden verschillende 2CV-modellen, die ooit zijn geproduceerd. Dus Jan moest zijn '71'er' verkopen en is nu donateur van onze club.

Tijdens het opruimen in zijn atelier vond Jan in een laatje een aantal prachtige Eend-folders. Zonde om die daar te laten liggen, dus hij heeft ze aan 'Het archief' c.q. 'De Ei-bibliotheek' gedoneerd. Een heel bijzondere brochure is één van de allereerste ooit uitgebracht. Prachtig vormgegeven door toenmalig huisvormgever en illustrator van Citroën Nederland, Karel Suyling. De folder is weliswaar fraai getekend en gedrukt, maar vooral het wervende verkoopverhaal uit die tijd spreekt ons aan.

Scan de QR-code en geniet van de prachtige tekst!



Ook deze folder lag in Jan's 'laatje'. Een bijzondere 12 pagina's tellende vormgestante uitvouwfolder uit 1964/1965 van maar liefst een meter breed!

# L'Amour Toujours

2CV 75 JAAR 1948-2023

APK

ONDERHOUD

SPUITWERK

LASWERK

RESTAURATIE

ONDERDELEN

## LE GARAGE

WASSENAAR

info@legarage.nl

070 514 43 00

LE GARAGE Van Zuylen van Nijveltstraat 372 • 2242 LR Wassenaar



Deze foto kreeg ik van mijn vriend Kees Elsman. Dit zijn zijn ouders, hier zijn ze bezig met het versieren van de auto van een klant i.v.m een trouwstoet. Het gaat om bloemsierkunst C.A.J. Elsman uit Sprang Capelle. De foto is gemaakt tussen '78 en '81. [Paul van der Veen](#)

Het volgende Ei-blad verschijnt begin juni 2023. Bijdragen voor dit nummer moeten uiterlijk 10 mei in ons bezit zijn. Mail je foto's en verhalen naar: [redactie@eendeei.nl](mailto:redactie@eendeei.nl)

...4 portes bien larges, que tous peuvent franchir avec facilité...

...4 vraies places confortables où chacun est au large et un vaste coffre à bagages...

Garantie totale pièces et main-d'œuvre

...une suspension souple quel que soit l'état de la route...

...une ample habitabilité qui donne aux occupants un confort remarquable...





## DE EI-RECENSIE



Met een productiebudget van 70 miljoen, verwacht je veel van de nieuwe Astérix & Obélix-film, maar dat viel wat tegen. Prachtige special effects, decors en kostuums, indrukwekkende beelden van Romeinse legers en een cast met grote namen, daar niet van, maar de grapjes waren flauw en sommige niet geschikt voor tere kinderzieltjes in een film die duidelijk als kinderfilm bedoeld is. ('Caesar, ze zeggen dat u een kleintje hebt... Een kleine krijgsmacht, bedoel ik.') of: De als fallussen omhoogspringende witte veren op de rubberen helm van Asterix als de knappe Chinese prinses in hun dorpje arriveert. Wel leuk zijn de verwijzingen naar de moderne cultuur en technologie, zoals een postduif, die pas stopt met 'trillen' als de brief geopend wordt. Of het billboard in China met reclame van de 'Eend'-strijdwagen, die handmatig wordt doorgedraaid naar een andere reclameposter.

Het verhaal gaat over de naar Gallië gevluchte Chinese prinses Fu Yi, waarna Astérix en Obélix met haar terugreizen naar China om de keizerin te redden. Leuk zijn de namen van de diverse personages, zoals Prins Deng Tsing Qin, fonetisch verhaspeld tot 'Dancing Queen' en Antivirus (gespeeld

## Citroën, Pathé en Trésor Films presenteren hun film van Astérix & Obélix: 'Het Middenrijk'

Het resultaat is een ode aan de 2CV, de legendarische auto die Citroën in al zijn glorie vertegenwoordigt", aldus Pierre Leclercq, Global Design Director van Citroën.

Deze samenwerking is anders dan alle andere die Citroën heeft gehad. Dit partnerschap omvatte het ontwerp en de creatie van een conceptwagen door Citroën speciaal voor deze film. Het designteam van Citroën was vanaf het begin betrokken bij dit project en creëerde een herinterpretatie van de 2CV, een auto die deel uitmaakt van het Franse culturele erfgoed en representatief is voor de Gallische manier van leven. De conceptwagen is voorzien van ophangingen uit de maag van een zwijn, een

zonnedak, koplampen uit Gallische helmen die gevuld worden met vuurvliegjes - die een toverdrankje hebben gekregen - en wielen uit gerecycleerde schilden met de double chevrons van Citroën. Er zijn verschillende



scènes in de film waarin hij voorkomt; één scène, waarin de helden op het punt staan hun dorp te verlaten om

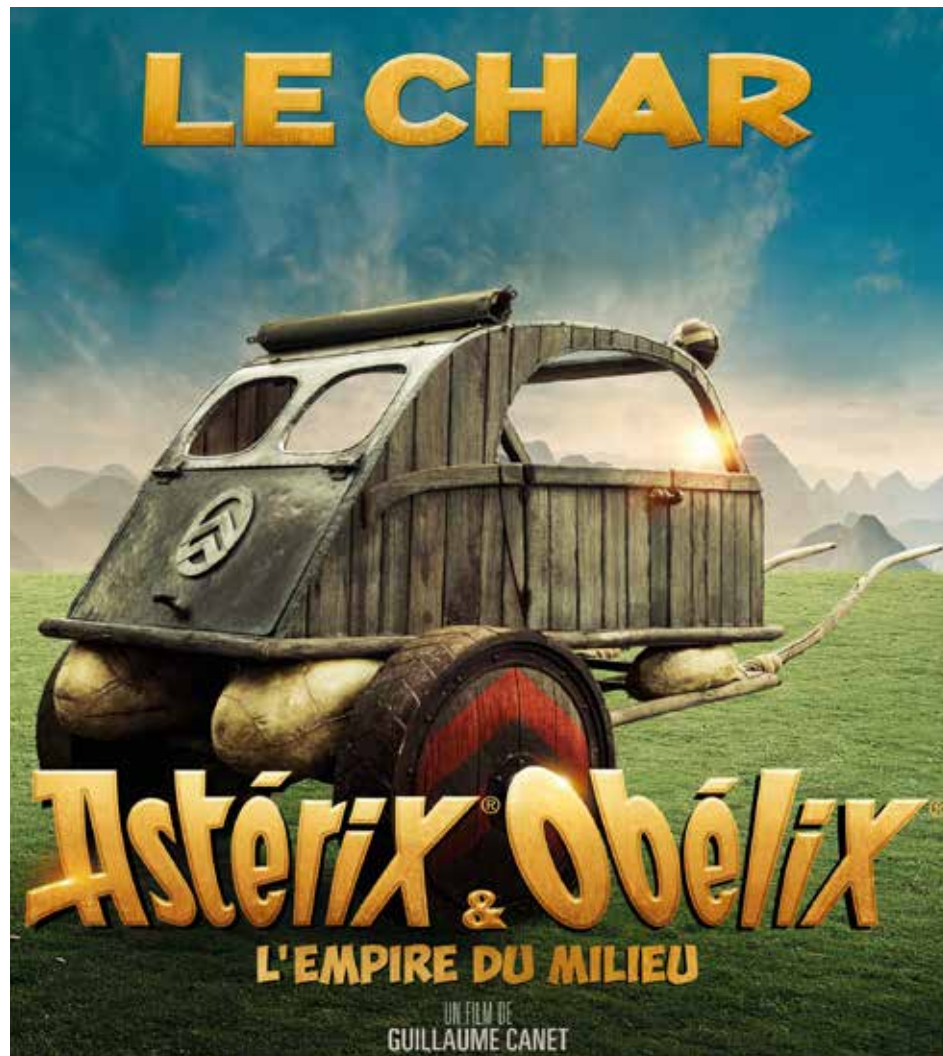
naar China te gaan, toont een team dat verenigd is en op weg gaat naar een groot avontuur. Voordat ze vertrekken, presenteert Céautomatix de wagen aan Obélix en laat hij de laatste innovaties zien. Verderop in de film, wanneer het leger

van César China bereikt, is er een eerste reclamebord bij de ingang van het land dat de beste auto van dat moment aanprijst: de 2CV, een ongelooflijke wagen van Gallische makelij, getrokken door 2 paarden. (Dit is een subtiel toespeling op de beroemde reclamefilm van Citroën op de Chinese Muur).

Om de kracht van dit partnerschap te onderstrepen, komt ten slotte het nieuwe Citroën-logo tot leven en draagt het voor de gelegenheid de vleugels van de helm van Asterix.

De lange reis van Astérix en Obélix in China is een knipoog naar de missie van Citroën in Centraal-Azië in 1932/33.

('Le Char', of 'le Chariot' is vrij vertaald een 'tank' of 'strijdwagen')



door voetballer Zlatan Ibrahimovic.) Ronduit irritant (maar ja, dat is nou eenmaal logisch bij een kinderfilm) is dattie nagesynchroniseerd is. Best aardig gedaan door Nederlandse BN'er, maar waarom kiezen voor de chagrijnige stem van Frank Lammers voor Obélix. Omdat-ie net zo 'dik' is als

Obélix? (Correctie: 'Obélix heeft 'een aardige omvang'). Nu denk je iedere keer als Obélix in de film een hap everzwijn eet, dat die in de aanbieding is bij de Jumbo. JIM



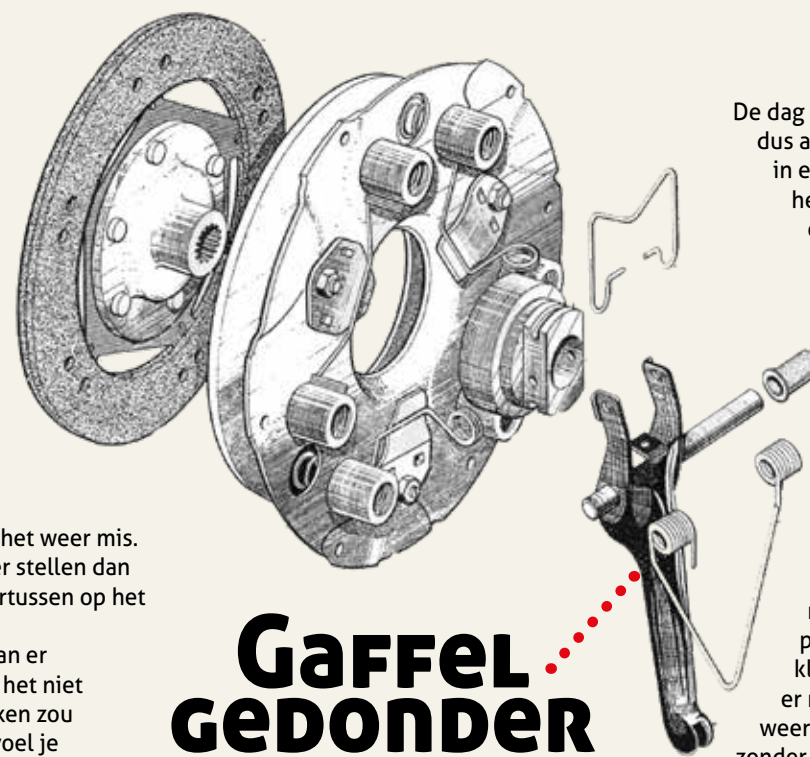
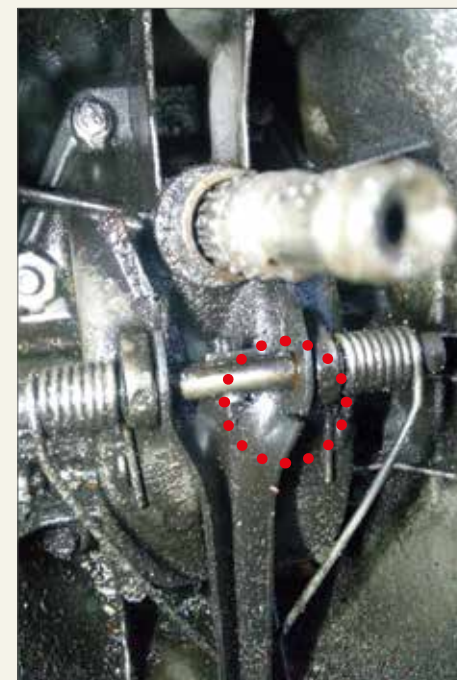
De koppeling doet al een poosje vreemd. Hij ontkoppelt niet goed wat resulteert in veel gekraak bij het schakelen. Bijstellen van de kabel met de stelmoer bij het schutbord lijkt de oplossing, maar dat is al wat vreemd. Verdacht is misschien een beter woord, want daar hoeft je eigenlijk nooit te stellen.

En jawel hoor, 2 dagen later is het weer mis. Ik moet naar het werk dus weer stellen dan maar, hoewel de moeren ondertussen op het einde van de stelbus zitten. Zou de kabel kapot zijn? Die kan er makkelijk onderuit maar blijkt het niet te zijn. Kan ook bijna niet. Breken zou theoretisch kunnen maar dat voel je aankomen aan het pedaal dat niet lekker meer gaat.

Met de moed der wanhoop toch maar op weg. Maar het schakelen lukt ineens alleen nog met veel kracht en gekraak. Gelukkig ben ik nog maar 300 meter onderweg en met veel gedoe kan ik nog net weer thuis komen.

Beetje balen, want het is niet het ideale weer om buiten voor de deur te sleutelen en dat moet toch gebeuren, want Rotterdam is ineens erg ver weg.

Afijn. Tussen de buien door de spatborden, de koplampsteun met elektrastekkers, 2 uitlaatklemmen, 2 kabels, en de benzineslang los en als het blokje eruit is is het euvel meteen goed zichtbaar: een gescheurde gaffel! Zo blijkt de vork te heten die in het koppelingshuis zit en tegen het druklager duwt als je de koppeling intrapt. Eén van de drukvingers ervan is naar opzij weggebogen waardoor alle drukkracht op de andere is gekomen en er aan die zijde een scheur is ontstaan.



## Gaffel Gedonder

door Ardy Janszen

De volgende dag met een geleende auto naar de Nieuwjaarsborrel op het Ei. Door een bijzonder gelukkige samenloop van omstandigheden werden er dit jaar bij de traditionele bubbels, oliebollen, kaas en worst ook gaffels aangeboden aan geïnteresseerden, inclusief een geheime gouden tip over lijmklemmen. Zulke kleine wonderen gebeuren natuurlijk alleen op de van Helmontstraat!! Wel zelf demonteren en dat is nog een beetje worstelen met het kleine schroefje dat het ding op de scharnier-as borgt, want de lock-tite gaat serieus de strijd aan met de kruiskop van dit M4-boutje. Ook blijkt bij demontage dat de remschijven in de weg zitten en dan bij montage natuurlijk ook.

Met een gelukkig gevoel, deels vanwege de nieuwe gaffel deels door de rijkelijk geschonken bubbels, weer op Amsterdam aan.

De dag erop is het zondag en dus alle tijd om het spul weer in elkaar te zetten. Maar helaas...de locktite is zoek en ik ga het niet zonder doen. Bovendien wil ik een inbus i.p.v. dat kruiskopje. En... het regent!! Smoezen genoeg.

Twee dagen later weer tijd. Eerst maar de gaffel-veer en de plastic bussen van de scharnier-as halen, dan de remschijven en remklauwen los. Met een paar lijmklemmen op de klauwen blijft de LHM olie er netjes in zitten zodat alles weer gemonteerd kan worden zonder te ontluchten.

Dank voor de goede tip Jeroen!

Ook hier een weerbarstig m4 boutje. De brander moet erbij om de lock-tite los te maken. De scharnier-as kan nu naar opzij geschoven en de nieuwe gaffel kan erop. Het spannen van de gaffel-veer gaat makkelijk met een klein ringsleuteltje. Een paar uur later zit alles weer in elkaar en rijden we weer vrolijk schakelend en koppelend rond. Wel met een klein knagend stemmetje in het achterhoofd hoe die gaffel in eerste instantie kapot is gegaan en of dit me zomaar nog eens kan overkomen...





De professoren van de Ei Academie

|                           |                                                                             |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Eendologie 1              | Jan Brandt<br>Paul Otto                                                     |
| Eendologie 2              | Pieter Vogel<br>Jurgen Ostheimer<br>(Hans v.d. Hoff)                        |
| Versnellingsbak-revisie 1 | Jan van de Velde,<br>Arjan Schaafsma<br>Maurice vd Merwe<br>Willem Lamberts |
| Versnellingsbak-revisie 2 | Jan van de Velde,<br>Arjan Schaafsma<br>Maurice vd Merwe<br>Willem Lamberts |
| Motorrevisie 1            | Rodriaan Spruit<br>Cor Brok<br>Paul Otto<br>(Angelina Loeff)                |
| Motorrevisie 2            | Rodriaan Spruit<br>Cor Brok<br>Paul Otto<br>(Angelina Loeff)                |
| Lascursus basis           | Evert Burger<br>Anton Baas<br>Jeroen Henger                                 |
| Lascursus gevorderden     | Evert Burger<br>Anton Baas<br>Jeroen Henger                                 |



|                  |                                                       |
|------------------|-------------------------------------------------------|
| Solderen         | Jurgen Ostheimer                                      |
| Elektra          | Edwin van Baar<br>Eric van Bergen<br>(Hans v.d. Hoff) |
| Koets            | Henk van Lieshout<br>Paul Otto                        |
| Remmen           | Gert-Jan van 't Hof,<br>Marco Blom                    |
| Carburateur      | Jose Oortwijn                                         |
| Rollend gedeelte | Jose Oortwijn                                         |

|                              |
|------------------------------|
| Cursus Eendologie 1          |
| Cursus Eendologie 2          |
| Versnellingsbakrevisie 1 + 2 |
| Motorrevisie 1 + 2           |
| Lascursussen                 |
| Solderen                     |
| Elektra                      |
| Koets                        |
| Remmen                       |
| Carburateur                  |
| Rollend gedeelte             |

MARIKE PELT EEN EITJE MET JAN VAN DE VELDE

“Met een gewone linker- en rechterhand kom je heel erg ver”

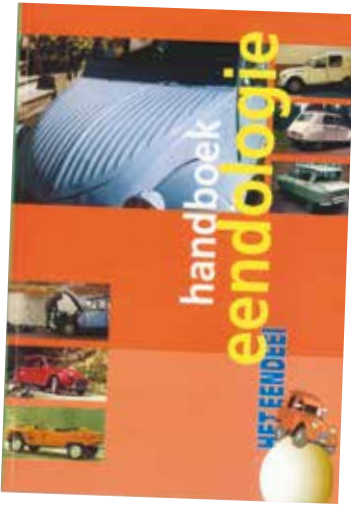
Zo eindigt Jan van de Velde zijn voorwoord in het door hem geschreven Handboek 2CV. Naast zijn interesse in techniek vond Jan schrijven op de lagere school al leuk. Als ze een opstel moesten maken, leverde Jan zijn tekst al in, terwijl de anderen bijna nog moesten beginnen met schrijven.

Als lid nummer 144 is Jan vanaf eind jaren 80 bij het Eendeëi op velerlei manieren actief geweest. Bijvoorbeeld als sleutelhulp, magazijnmedewerker, bestuurslid, penningmeester en nog steeds af en toe als docent. Al sinds hij een Ami 8 bezat, wist Jan van het bestaan van het Eendeëi dat toen een vereniging was voor uitsluitend Eendenbezitters. De waarheid destijds was hard, dus het bleek wachten geblazen tot eind jaren 80 ook Dyanes en Ami's op het terrein mochten komen. Hij werd direct lid en was op zaterdag te vinden bij het Eendeëi. Daar gunde menig medelid in het begin zijn Ami geen blik waardig, maar hier kwam al snel verandering in toen Jan een mooie (rode) Eend uit 1983 over kon nemen. Zijn eerste ervaring met de Eend was in 1967, toen hij een 61'er kon overnemen via een advertentie:

“Ik begaf me met het openbaar vervoer naar de genoemde garage en daar stond ze. De verkoper stapte even later in de Eend achter

het stuur en ik nam een beetje onwennig naast hem plaats en deed nog onwenniger die rare deur naar voren dicht. In plaats van een stevige dreun, die je het gevoel gaf dat de deur ook echt dicht was, klikte hier een klein palletje tegen de binnenkant van de deurstijl aan. Ik besloot er tijdens het rijden een beetje op te letten, maar daar kwam niets van terecht. Bij de eerste bocht hing ik al tegen de deur aan, want de verkoper reed wel vaker Eend vermoedde ik. Hij zag mijn gezicht kennelijk vertrekken en probeerde me gerust te stellen, ‘een Eend kan niet omvallen’, liet hij weten.”

Vanaf het moment dat Jan met zijn nieuwe aanwinst bij het Ei aankwam, hoorde hij er voor zijn gevoel bij. Hij meldde zich aan voor een plek in het bestuur, waarin hij plaats kon nemen door zelf de functie 'Opstellen' te creëren (wat achteraf nog een nuttige functie bleek in verband met gesprekken met de gemeente). Hij blies vervolgens samen met Jos van Gerven de cursus 'Eendologie' nieuw leven in. Samen gaven ze (na enige tijd) zelfs twee cursussen tegelijk: één op dinsdagavond en de andere op zaterdag-ochtend. "Wat lastig was, was het cursus-materiaal.



Het oer-Handboek Eendologie uit 1996, is nog immer actueel.



Aan de bak (2004)

De kopieer-machines in die tijd hadden een matige kwaliteit en wanneer je kopieën van kopieën van kopieën voor je neus krijgt dan is het in een matig verlicht cursuslokaal niet supergoed te zien. Dat zou herschreven moeten worden, riepen we telkens en dan was de volgende cursus alweer begonnen." Op een bepaald moment was het zover. In ongeveer een maand schreef hij de tekst voor het cursusbok Eendologie. Samen met Jim van der Put zochten ze uit Jim's enorme hoeveelheid fotomateriaal er foto's bij. Dat samen werd het Handboek Eendologie. "Om bij het Ei te kunnen en mogen lassen heb ik de Lascursus bij Jos gevolgd. Nadat ik een forse lasklus aan een van mijn Ami's had gedaan, vond ik mezelf wel geschikt om samen met Jos de cursus te gaan geven."

Ook was er een wens om motorrevisie bij de vereniging aan te bieden. Jan wist hiervoor een van de leden, Arnold Duijvesteijn, te 'strikken'. Na twee keer mee te hebben gedaan, verzorgde zowel Jan met enkele andere enthousiaste docenten deze cursus. "Kort daarop kwam ik iemand tegen die de versnellingsbak kon dromen. Die hebben we ook enkele keren uitgenodigd en van hem leerde ik de beginselen van de bakrevisie. Dat was iets te veel om uit het hoofd te doen en ik had voor mezelf alles opgeschreven wat die man vertelde. Hij heeft dat gecontroleerd en het klopte. Nu hadden we ook de bakrevisie binnenshuis. Ook dat deed ik samen met iemand anders. De cursus Eendologie werd op een bepaald moment uitgebreid met een cursus voor beginners en een voor gevorderden. Die laatste omvatte Remrevisie, of alles van het chassis en eventueel Elektra. Een stokpaardje van Jos van Gerven."

Dit alles had tot gevolg dat Jan vaak op zaterdagochtend naar het Ei vertrok voor het wel of niet geven van Eendologie, om in de middag te helpen in het Magazijn, zondags de lascursus en dinsdags Eendologie te geven, woensdagen konden ingenomen worden door een bestuursvergadering, waardoor hij bewust op donderdagavond het Eicafé af en toe oversloeg. Op een gegeven moment vroeg zijn Jannie gekscherend of het niet een idee was hun caravan bij het Ei neer te zetten. "Zou handig zijn, want we hadden nauwelijks tijd om dat ding voor onszelf te gebruiken."

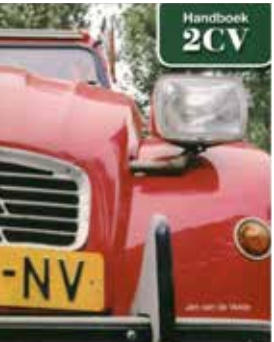


Op een bepaald moment vroeg het toenmalig bestuur of Jan kans zag om het Handboek Eendologie te herschrijven het liefst aangevuld met Motor-, Bak- en Remrevisie erin. Dit nam wat meer tijd in beslag dan de teksten van het andere handboek. "Wat er staat moet ook wel kloppen." Jan wil het liefste dat je ook zonder aanwezigheid van een kenner (gewoon met je linker- en je rechterhand) met het handboek uit de voeten kunt. Toen het Handboek 2CV af was, het Ei naar een andere locatie verhuisd en de meeste cursussen door anderen werden gegeven, was er voor Jan ruimte voor andere dingen: waaronder het schrijven van fictie. Eindelijk



schreef hij het kinderboek "De sleutel uit Noord- Afrika" voor zijn kinderen af en hij schreef verschillende detectives, waaronder "Twee mobieltjes" geïnspireerd op de baan van twee andere leden van het Ei.

Behalve dat er een aantal uitgegeven is, hardcopy of als E-book, is er ook nog een aantal in de maak.



Nieuwsgierig? Mail naar: handboek2cv@knpmail.nl of wacht tot de kofferbak-verkoop in mei 2023.

De Column van Jaap van Doleweerd

GOGGO



Een mens maakt wat mee in zijn leven. Zeker als je zo oud bent als ik. Neem nou het verhaal dat zich zo'n 65 jaar geleden afspeelde, en waar ik pas weer door een bepaalde gebeurtenis aan moest denken. Al nieuwsgierig? Mijn vader was een motorrijder. Niet uit hobby maar uit noodzaak. Een auto was te duur. Een gezin met 5 kinderen kostte tenslotte een lieve duit. En de pecuniakweek op zijn rug wilde ook al niet vloten. Toch werd mijn vader door de huisarts (dubbele achternaam, jr. mr. dr. ervoor) dringend geadviseerd om vanwege de gezondheid van mijn moeder een auto aan te schaffen. Een lelijke eend.

Pa vond echter een Goggomobil groot zat, maar na een jaar werd toch besloten om tot aanschaf van een tweedehands eend over te gaan. Die werd gevonden bij een man met de klei nog aan zijn klompen. De Eend zag er redelijk uit, afgezien van de hondenharen op de achterbank. Groot voordeel was dat hij bereid was tot een ruil met de Goggo, die er piekfijn uitzag. Werkelijk als nieuw. Mijn vader had hem van nieuwe stoelbekleding voorzien, het opendakje, had nieuwe skai, en de carrosserie een nieuwe laklaag. Hannes had er wel zin in...



De onderhandelingen waren dan ook snel tot beider tevredenheid afgerond. Hij had de eigenaardige gewoonte om elke conversatie af te sluiten met de zin: "Begraippie wattik bedoelt?" Zo werd de koop bezegeld. Begraippie, enz. Wij begrepen dat niet maar dat hoefde ook niet, als onze pa het maar begreep.

Later bekende hij dat hij het ook niet snapte... Wat viel er dan te begrippen? Ach laat ook maar...

De man had nog meer merkwaardigs: hij had de vorige dag vermoedelijk iets verkeeds gegeten want hij was zo flatulent dat hij in zijn eentje de CO2 emissie tot alarmerende waarden kon opjagen. Hij deed ook geen enkele moeite om het in te houden zodat er overal waar hij was geweest... Nou ja, het begint nu wel erg onsmakelijk te worden. Ook in de Eend rook het bedenkelijk wat voor mijn pa aanleiding was om in de winter met het dak open te rijden en voor aanvang van de rit kwistig te spuiten met wc verfrisser. Het was echter een probleem dat zichzelf oploste en de eend heeft nog jaren probleemloos dienst gedaan. De Goggo schijnt een week nadien al op de schroothoop te hebben gestaan. Autobus van rechts. Konden ze niet tegen. Duitse rommel.....



## 't Eendeï, ontstaan 'om van het gezeur af te zijn'

Dat was even schrikken en slikken, september twee jaar geleden, toen het bericht doorsijpelde dat de produktie van de Leijlike Eend (Citroën 2CV) werd gestopt. Okee, de fabriek was al verhuisd van Frankrijk naar Portugal, en er werden steeds minder Eenden geleverd, maar toch. Het charmante hobbewagentje met dat linnen dak, waar je in de bergen zo gezellig achter kon hangen, zal langzaam maar zeker verdwijnen en dat doet zeer. Zeker bij de 215 leden van de vereniging 'De alternatieve garage 't Eendeï'. Toch houdt secretaris Dick de Klepper zich goed. „Ach, het was wel te verwachten. Bovendien, een auto die veertig jaar in de markt heeft meegedraaid, dat is toch een prachtige prestatie. Of wij meester-ven? Nee hoor. We merken zelfs dat de laatste tijd de sleutelaar meer en meer plaatsmaakt voor de echte liefhebber”.

't Eendeï bestaat deze maand vijftien jaar. Ooit ontstaan op initiatief van een automonteur, gespecialiseerd in Eenden. „Die man werd er gek van, want constant kwamen vrienden en kennissen bij hem langs omdat hun Eend kapot was. Kijk jij even, in die trant. Hij had geen vrije tijd meer over. Dat bracht hem op het idee om al die mensen maar eens een cursus te geven. Was hij in één keer van het gezeur af. Zo is onze vereniging ontstaan”.

**Weggeziekt**  
Om te kunnen toetreden tot de club moet het kandidaatlid alleen maar beschikken over een Eend en liefde voor de vierwieler. De Klepper heel beslist: „Dus niet voor beunhazen. Die worden ogenblikkelijk weggeziekt. Hoe? We geven hem meteen al het gevoel dat hij niet bij ons thuis hoort. Blijf lekker weg, de groeten, op die toer gooien we het dan. Kijk, in de vereniging gaat het vooral om solidariteit. Als iemand een pro-



Dick de Klepper en echtgenote in de Leijlike Eend.

Foto Cor Vos.

bleem heeft stee voor elkaar klaar. Beschik je zouden dat alleen maar verstoten”. Iedere zaterdag kunnen Eendeï-leden terecht in de werkplaats aan het Korperpad aan de Waalhaven in Rotterdam. „We hebben een sleutelwerkplaats, lasapparatuur en speciaal gereedschap. Alle leden kunnen deelnemen aan de cursus Eendologie. Beginners wordt dan verteld hoe zij hun auto een grote beurt kunnen geven. Gevonden doen de gro-

tere kussen tot aan het revieren van het remsysteem aan toe”. 't Eendeï is geen bonte verzameling Eendenversierders. De Klepper: „Bij ons heerst de cultuur om de Eend zo origineel mogelijk te houden. Wilde sierpartijen. Eenden met de neus van een Mercedes bij voorbeeld, zie je bij ons niet. Het gaat meer om oude en zeldzame exemplaren en bovendien zijn wij meer technisch gericht”. Secretaris De Klepper vindt het

te ver gaan om te beweren dat hij tot over z'n oren verliefd is op zijn eigen Eend, een rooie van vijf jaar oud. „Het is en blijft natuurlijk een gebruiksvoorwerp. Het is ook niet zo dat ik hoe dan ook in een Eend moet rijden. Maar als ik een andere auto zo koop zou de Eend wel als tweede auto blijven. Dat geldt voor de meesten van ons. Hoewel, we hebben er ook iemand tussen zitten die vijftien Eenden heeft”.

## Barista...



## 2CV Chat GPT

Onze geliefde auto's zijn uit een 'Belle Epoque' of wel een 'mooi tijdperk', waaruit we meteen opmaken dat we praten over een vorm van verleden tijd. Wel met warme en mogelijk nostalgische gevoelens, wat blijkt uit zowel het woord 'Belle' als 'Epoque'.

Als mensen beleven we dat ook en hoewel feiten niet wijzigen, doen gevoelens dat wel. Want kijk even terug naar hoe je in de jaren '70 en '80 over de Eend sprak. Meestal niet met dezelfde warme, terugblikkende vergevingsgezindheid als nu. Want het was toen slechts een utilitair vehikel dat diende om zo goedkoop mogelijk van A naar (niet veel) Beter te komen. En omdat het kreng buiten stond, was starten vaak een gok (*doet hij het of doet hij het niet pom pom pom*). Om van roestvorming maar niet te spreken. De gaten vielen er sneller in dan bladeren van de bomen.

Maar nu voelen we een vertedering als we het karakteristieke geluid van de 2 cilinderboxer horen. We hebben contact met mensen uit alle levenswandels omdat hun (*vul zelf maar in*) ook een Eend had. Omdat ook die wildvreemden goede (*meestal positief gekleurde*) gevoelens hebben bij La Voiture.

Toch gaat de tijd voort en je vraagt je wel af hoe toekomstige generaties onze ronkende rokende auto's beleven. En om dat uit te vogelen in de perfecte tijdgeest, heb ik een aantal vragen gesteld aan de kristallen bol van de pedagogische toekomst. Namelijk aan de **AI (Artificial Intelligence) chatbot Chat GPT**. Je weet wel, die computer die hele werkstukken bij elkaar verzint voor onze aan zesjescultuur verslaafde jeugd. En omdat deze oude sok niet wil achterblijven dat ook maar eens geprobeerd. Natuurlijk met een open mind (*wat iets anders is dan het lichten van je schedel*) en in mijn geval wel gehinderd door enige kennis.

Maar terzake, na het aanmaken van een noodzakelijk 'account' maar eens begonnen om wat vragen te stellen en zien of de kristallen bol van OpenAI, de spreekwoordelijke zigeunerin op de kermis die als eigenaresse de bol beheert, iets moois weet te maken van onze geliefde automobielen. En Einstein zei het al: een probleem goed formuleren is de helft van de oplossing ervan. En dat blijkt ook hier het geval... Maar ondanks een aanscherping van vragen krijg ik toch antwoorden als:

- De Citroën 2cv... is ontworpen voor stads- en wegverkeer...
- De Citroën 2cv is niet geschikt voor rijden

## Een mijmering van Jurgen over AI, ofwel Artificial Intelligence



- op onverharde wegen of terrein
- dankzij de hydraerpneumatische ophanging is deze auto comfortabel
- De onsteking wordt gesynchroniseerd door de distributieriem
- De automatisch 'citromatic' versnellingsbak...

Als dit het niveau is van alle werkstukken gemaakt door ChatGPT, dan lijkt het me zinvol om scholen maar helemaal af te schaffen. Het is beter te accepteren dat je niets weet dan dat je je laat voorstaan op kennis die veel gelijkvormigheid heeft met nepnieuws.

Maar kom, omdat antropomorfisme (*het toekennen van menselijke eigenschappen aan niet-menselijke wezens of voorwerpen*) hoogtij viert. Want let op, hoeveel van u heeft de 2CV een koosnaam gegeven... Dus laten we dat ook met de ChatGPT doen, en hem/haar/het net als een mens een tweede kans geven. Misschien dat het beter gaat als we andere vragen stellen.

Dus... we stellen deze vraag: "Wat is het Eendeï voor vereniging?" Logische vraag toch, zou je denken? En omdat ik net als eerder genoemde geleerde de vraag zorgvuldig heb gekozen, verwacht ik een begripvol antwoord. Het gaat tenslotte over een vereniging met zijn wortels in de Belle

Epoque van Citroëns geschiedenis. Het antwoord bevat als meest opvallende zin: "Het Eendeï is een slangenkop die wordt gebruikt om de olie uit de motor te verpompen.". Gelukkig vermeldt ChatGPT ook dat we een club zijn, bijeenkomen, technisch (elkaar) ondersteunen en af en toe ook iets publiceren.

Omdat het overall resultaat van de antwoorden toch wat blijft verwonderen, nog maar een vraag gesteld en dan maar over het bestuur van onze liefvallige samenzwering. En omdat we technisch zijn, is de vraag: 'Hoe werkt het bestuur van het Eendeï'. Het antwoord leert het volgende: 'Het besturingssysteem van het Eendeï is uniek en bestaat uit een paar hendels aan weerszijden van de zitting. De linker hendel is de remhendel, de rechterhendel de gashendel....'

Help! Ik ben de weg kwijt! Hebben we het nu over ons bestuur? Of toch over onze auto? Is dit hoe toekomstige studenten over onze auto's en onze pogingen tot preservatie (*bron: vertaalcomputer*) van mobiel erfgoed zullen denken? Het voelt niet goed, en is bovendien feitelijk (de grote kracht van computers) niet juist. Als dit het (kunstmatige) intelligentie niveau is van de monteur van de toekomst is (*lees: de huidige generatie studenten*), dan ben ik blij dat het EI nog steeds pogingen doet om mensen via cursussen op te leiden tot leerling monteur 2CV. Want bij het EI weten we wél waar we het over hebben, ook al zijn we het niet altijd eens...

**Ik zie jullie graag bij één van de cursussen, want van de ChatGPT worden we in Eendenland vooralsnog niet veel wijzer. Jurgen.**

**P.S. Wil je zelf ook wat lachen met de antwoorden van dit AI-systeem, dan wordt hier uitgelegd hoe je moet starten. > Veel plezier.**



Saartje (8 maanden jong) heeft al veel geleerd na haar eerste mini cursus Eendologie door Opa

### Basic Life Support Hulpverlening



Veiligheid en gezondheid staat bij 't Eendeï altijd op de eerste plaats. Bij de Bar, waar de snacks en drinks altijd vers zijn, In de box, waarin we veilig werken belangrijker vinden dan 'even snel' je Eend onhoogkrikken, (*met de nodige risico's vanden.*) Tijdens de cursussen, waarin we -ter voorbeeld de lascursus'- oogbescherming en brandveiligheid veel belangrijker vinden dan een niet zo geslaagde lasrups... Ook de **algehele gezondheid** en welzijn van de leden staat hoog in ons vaandel. Zo beschikken we over een AED en zorgen dat leden die regelmatig aanwezig zijn op de Club, daar in geval van nood adequaat mee kunnen handelen. In januari organiseerde 't Ei in samenwerking met de Nederlandse Reanimatie Raad op 2 zaterdagen de (zeer intensieve) cursus reanimeren, waaraan 15 actieve Ei-leden aan deelnamen. Lof en dank aan cursusleidster Jeanette de Jong geassisteerd door Dianne Kruis.







**H**et begon allemaal met een advertentie op Marktplaats, chassis en koets te koop van een Ami 8. Jeroen en ik met de aanhanger van 't Ei naar Zeeland. De Ami had een ongelukje gehad, chassis was wat krom aan de voorzijde en veel onderdelen waren gebruikt voor de restauratie van een andere Ami. Met het idee om het kenteken te gebruiken voor een AZU hebben we de koets, onderdelen en chassis op de autoambulance van 't Ei gezet richting Rotterdam.

Wat we niet wisten was dat Peter en Hans een koets van begin 60'er jaren al min of meer gekocht hadden van een man uit Zeeuws Vlaanderen. Dus veel overleg rond maart 2022. We besloten om er een Belgische Eend van te maken. Met "we" bedoel ik Peter van Geenen, Jeroen Henger, Olivier Faivre, Hans Wijers en ik. Want gezamenlijk aan een Eend werken is toch het leukst wat er is.

De koets van de Ami is doorverkocht aan een Belg die er erg blij mee was. Op zoek naar onderdelen en in de tussentijd het chassis aanpakken. Aan de voorzijde was er nogal wat werk te verrichten vanwege de aanrijshade, maar onze Jeroen kon daar gelukkig wel weer wat van maken. De rest ging aan de slag met de voor- en achteras en de veerpotten. Deze laatste zijn vrij dik bij een Ami. Alles hebben we gemonteerd met nieuwe banden en opgeknapte velgen. Het chassis stond inmiddels strak in de lak. Toch een kleine tegenvaller, we kregen te horen van een Ei-lid dat de achteras van een Ami absoluut niet past in combinatie met een Eendkoets. Te smal. Dat ding konden we, zo goed als nieuw, er weer afhalen. Idem voor de vooras, de hoek van de stuurpen is geheel anders dan die van een Eend. Weer wat geleerd.

Gelukkig is er bij 't Ei voldoende voorradig en hebben we een passende achteras gevonden. Een vooras hadden we nog. Beide assen opnieuw ontdaan van roest en vet en gereviseerd. Mooi zwart zijn deze gemonteerd aan het chassis. De basis is er! De blauwgrijze koets leek mooi strak in de lak nadat Jeroen er een nieuwe voetenbak en twee vloerplaten in had gelast. Maar tijdens die klus bleek er toch meer aan de hand. De dorpels en de rechter A-stijl waren mooi strak, maar dat was plamuur.



Met een komborstel kwamen we er achter dat er toch delen behoorlijk waren doorgerot of scheef zaten. Jeroen heeft met al zijn kunde daar weer netjes mooie stukken ingelast.

In de tussentijd zijn we op zoek gegaan naar onderdelen zoals deuren, motorkap en een achterklep.

De deuren, zogenaamde zelfmoord-exemplaren komen van de markt in Merksplas (B), de malle bombee (jawel een origineel accessoire uit de jaren vijftig) heeft Hans via Marktplaats op de kop getikt. De motorkap komt van 't Ei, net als één van de spatborden (met rechthoekige knippers) Het andere spatbord komt van een Citroën garage die ermee stopte. Het dashboard komt van de persoonlijke verzameling van Jeroen, het stuur uit Ridderkerk (MP). Achterlichten komen van een Citroën-beurs, de koplampen (oude type) komen van Jeroen en zo kan ik nog wel even doorgaan. Het is een ratjetoe maar we zijn overtuigd van het eindresultaat.

### Een Belg, wat is dat?

Nou dat is een Eend die in België is geproduceerd. Het Boek "Les filles de Forest" wat ik gekregen heb van mijn vriend Johannes, dient ter inspiratie. Het zal natuurlijk niet helemaal kloppen maar we gaan voor de looks en niet voor origineel.

Olivier heeft bij zijn ouders in Frankrijk een kapotte kurkentrekker van manneke pis gevonden, deze zal dienen als ruitensproeier. De werking ervan met een slangetje is al getest en zal er ook op komen. Wellicht zullen onze zuiderburen hun wenkbrauwen wat omhoog trekken, maar wij vinden dat leuk. Voor de binnenbekleding van de deuren hebben we Jim gevraagd iets te bedenken. Dat wordt nog een verrassing.

De koplampsteun hebben we ingekort zodat de oude lampen wat meer naar binnen toe staan, de parafaans zijn ook vervangen. De verbazing was namelijk groot dat hier 0,5 cm plamuur plus roest en deuken op zaten. De motor is reeds gestart, dit gereviseerde 6-je bracht Jeroen. Of de bak goed schakelt moeten we nog zien, maar ook deze is gemonteerd.

Intussen, we zijn bijna ¾ jaar bezig, is aan het plaatwerk veel gelast om deuken en roest aan te pakken. Het moet wel degelijk zijn. Nu komt overleg over de kleur van de



**OPROEPJE** De heren van het project 'BREL' deden de nodige kennis op uit het prachtige boek 'Les Filles de Forest', ofwel in het Vlaams 'Vorst', de fabriek van Citroën in België. De redactie zou dit naslagwerk ook graag willen hebben ter inspiratie

**Het Ei is er vooral voor de leden om hulp te bieden bij onderhoud en noodzakelijke reparaties. Samen met anderen sleutelen blijft ons motto. Een aantal leden deinen niet terug voor grootschalige operaties. Voor de meeste leden gaat dat een brug te ver, maar we hebben bewondering voor deze supersleutelaars, die met niet meer dan van een partij oud ijzer straks een Eend in 'nieuwstaat' hebben gemaakt...**



### Brel Brel Brel, waarom Brel?

We kwamen eerst op het bouwen van een Belgische eend. Dat is weer eens wat anders. Maar we weten ook dat we lang niet alle Belgische details in orde gaan krijgen. Bijvoorbeeld de achterlichten in de achterspatborden, de lamp is van een traction, maar de behuizing in aluminium is uniek en daar is niet (meer) aan te komen. Dus toen kwamen we op het idee om de Eend een naam te geven die iets te maken moest hebben met België en de jaren 60. Nog niet zo lang geleden op TV, maar door omstandigheden van de buis gehaald, was het programma "Chansons". Geweldig programma over het Franse lied. Brel, de Waalse chansonnier die ook de wereldhit "Le port d'Amsterdam" heeft gezongen komt in dat programma voor. Wat een mooie beelden. De moeite waard om met "uitzending gemist" nog eens terug te kijken. Brel heeft ook een mooie foto van zichzelf en zijn gezin in een Eend, een reden te meer om Jacques Brel te eren met deze Eend. We waren het met elkaar eens, het moest Brel worden!

**Jacques Brel (1929 – 1978) was een Belgische zanger, componist en tekstschrijver die begin jaren zestig uitgroeide tot een internationale beroemdheid. De in Brussel wonende Brel beschouwde zichzelf als Franstalige Vlaming. Met Thérèse Michielsens ('Miche'), kreeg het paar kreeg drie dochters: Chantal, France en Isabelle. Bekende nummers van Brel zijn onder andere: Ne me quitte pas, Les Flamandes, Marieke, Le moribond, Les Bourgeois, Le Plat Pays (Mijn vlakke land) en La chanson des vieux amants (Liefde van later)**

auto, wordt deze AC 105 bleu/gris ardoise of wordt deze AC 514 vert agave ? Dat is nog een dingetje. We zijn met 5, het schiet al op, dankzij alle voorzieningen van 't Ei hopen we ergens rond de zomer klaar te zijn. Dan volgt nog een laatste stukje voor deze Eikrant met foto's van het eindresultaat.

**Ps: is het nou Le Brel of La Brel? Volgens onze Fransoos Olivier is het la voiture of la deux chevaux, dus moet het La Brel zijn... Maar ja Brel was toch een man. Helemaal deze tijd, discussie over gender. We zijn er nog niet uit....**

Paul van der Veen

voor ons blad en voor in het Ei-archief. Helaas blijkt het boek helemaal uitverkocht en is nergens meer te koop. Wie o wie heeft er toevallig nog één liggen en heeft het uitgelezen? 't Eendeï wil het graag van je overnemen! [Reactie naar redactie@eendeei.nl](mailto:Reactie naar redactie@eendeei.nl)





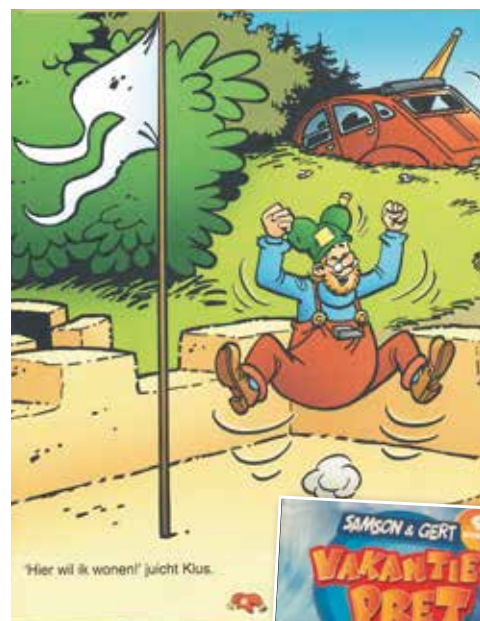
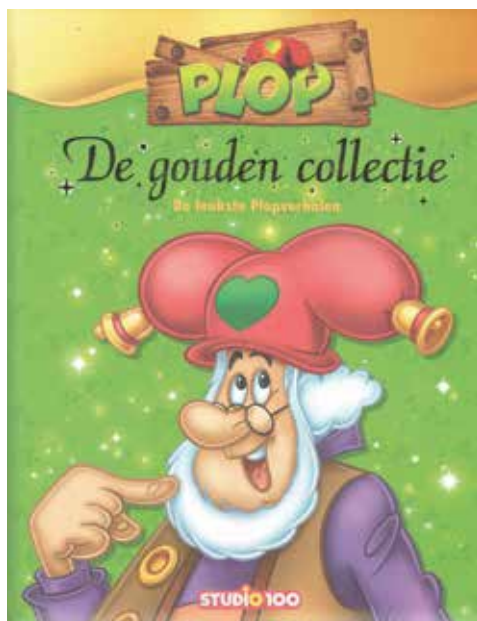
**Rodriaan Spruit** ging een dagje sleutelen aan de Ami 8 break van Jos Teeuw. Bij de schuur waar ze bezig waren stonden zijn Dyane 6 en de Acadiane van Jos gebroederlijk geparkeerd.

**Een korte toelichting over de autootjes:** De rode, door Rodriaan gerestaureerde, Dyane stamt uit 1967 en is uniek en zeer zeldzaam, omdat het de alleroudste Dyane in Nederland betreft, mét nog het originele in Schiedam (door toenmalige garage Waldo [?]) afgegeven kenteken. Deze Dyane is geproduceerd in Vorst in België en is een zogenaamde Commercial-versie, met een opklapbare achterbank en losse aparte laadvloer. De witte Acadiane is van later datum. Immers de Acadiane (de opvolger van de Besteleend) kwam pas in 1978 op de markt en werd geproduceerd tot 1987, waarna hij werd opgevolgd door de C15, de succesvolle besteller van Citroën op basis van de Visa. De Acadiane van Jos stamt uit 1986, dus is één van laatsten!



## Zomer vakantie TIP: Musée de La 2CV, Rue des Cristalleries Troisfontaine, Frankrijk

Het museum is elke zaterdag van  
het jaar geopend van 14 tot 17 uur.



De beroemdste Belgen blijven voor ons nog altijd Samson en Gert. Al 35 jaar beleven ze de mooiste avonturen en maakten talloze hits. Gert Verhulst richtte in 1997 Studio 100 op. Inmiddels een productiebedrijf met een enorme stal aan beroemde artiesten als Piet Piraat, Mega Mindy, K3 en natuurlijk kabouter Plop. In de eerste stripboeken van Samson en Gert rijden zij in een Eend en nog steeds is 'het geitje' populair in de uitgaves van Studio 100. In attractiepark 'Plopsaland' (een samentrekking van Plop en Samson) kreeg Joep (3) dit avonturenboek van Kabouter Plop. Natuurlijk mét Eend. Gert treedt nu niet meer op met Samson. Die taak heeft Marie van vader Gert overgenomen. Samen met Samson toert zij -nu in een VW-busje- door Vlaanderen.



COLOFON: 't Eendeï is een uitgave van vereniging de alternatieve garage 't Eendeï • 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.eendei.nl](http://www.eendei.nl)  
Kopij voor het clubblad of mailnieuws: [redactie@eendei.nl](mailto:redactie@eendei.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.eendei.nl](http://www.eendei.nl) of meld je aan voor het Ei-Mail-Nieuws voor het laatste nieuws.