

'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

1948 2CV 75 2023
JAAR



Met een Eend mag je Parijs niet meer in, Maar blijkbaar maakt de stad wel een uitzondering op de Milieuzone-regels voor de Sightseeing 2CV's (foto: voorjaar 2023)



In 1973 werd ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de Eend door Citroën Nederland een prijsvraag uitgeschreven tot het vervaardigen van een miniatuur-Eend. Honderden inzendingen van beeldhouwde tot gebreide Eendjes passeerden de jury. 'De Schoeneend' won de hoofdprijs: Een Splinternieuwe Eend!



Van de voorzitter

Hier ligt al weer de tweede Ei-krant van 2023 voor je. (Deze "Van de voorzitter" is geschreven rond het Pinksterweekend). In deze Ei-krant lees je weer van alles over het wel en wee van onze vereniging.

Een vraag die altijd met enige regelmaat terugkomt gaat over onze huisvesting. In deze Ei-krant lees je de besloemingen waar het bestuur mee te maken heeft. En zoals je zult lezen... wie ziet concrete oplossingen/mogelijkheden enz.? Laat het ons alsjeblieft weten. Zoals je zal lezen in het artikel, we weten nog concreet niets over verkassen, maar we willen ons niet laten verrassen.

In het magazijn wordt nog steeds gewerkt aan verbeteringen om bestellingen te verwerken en de minimum gewenste voorraad op peil te houden. Er zijn verkopers op de

zaterdag en achter de schermen zijn er inkoopers actief. Vele handen maken ook hier licht werk. Het runnen van een winkel voor alle leden is een tijdrovende klus en gelukkig verloopt het een en ander steeds gestroomlijnder. Wie een gebruikt onderdeel wenst uit de voorraad "oud ijzer" laat dit weten aan tweedehands@eendeei.nl.

Er wordt dan voor je gezocht! Alle info over het magazijn staat natuurlijk op de site.

De Ei-academie heeft in de afgelopen periode weer 12 gediplomeerde Eendologen afgeleverd. Weer meer mensen die met veel enthousiasme het onderhoud aan hun eend zelf willen gaan doen, en zo hoort het natuurlijk ook! Ei-leden schuwen de officiële garages en gaan zelf aan de slag om hun minstens 33-jarige oude eend netjes op de weg te houden.



Een aantal mededelingen vanuit het bestuur

Donaties

Even streng...

Wanneer je spullen wil doneren aan 't Ei vragen we je dit eerst even te overleggen. Wil je bijvoorbeeld Eendspullen doneren sluit dit dan alsjeblieft eerst kort met de mensen van het tweedehands magazijn. Je kan het beste hier een mailtje over sturen naar tweedehands@eendeei.nl. Overige mogelijke donaties graag eerst even kortsluiten met het bestuur. bestur@eendeei.nl

In de praktijk komt het nogal eens voor dat leden denken: Ik heb er niets meer aan, maar 't Ei kan het vast wel gebruiken. Dit is zeker niet altijd het geval!! Voorbeelden uit de laatste periode: In ons tweedehands magazijn waren 4 prima vel-

gen met winterbanden terecht gekomen, waarschijnlijk dus gedoneerd. Deze velgen pasten niet op een eend, niet op een van de aanhangwagens. Uiteindelijk zijn ze dus afgevoerd, een klusje waar natuurlijk niemand op zat te wachten.

Enne.. van een kapotte pingpongtafel ('t Ei maakt hem wel!) worden we ook niet echt gelukkig. Dus wil je iets doneren... vraag eerst of we het goed kunnen gebruiken! Dank hiervoor.

Privé-spullen

Even streng...

Ondanks onze grote box en het grote terrein: Privé-spullen mag je hier niet opslaan en/of bewaren. De kans dat je motortje, die je even in een hoek had neergezet, en er na een paar weken door omstandigheden nog staat, uiteindelijk in de motorcontainer terecht komt is

In twee ALV-vergaderingen is er aandacht besteed aan de Statuten wijzigingen. Dit was noodzakelijk i.v.m. gewijzigde wet- en regelgeving. Inmiddels zijn de statuten bij de notaris geweest en zijn we weer helemaal bij. Uiteraard staan de wijzigingen op de site. Zie hiervoor: https://www.eendeei.nl/?page_id=981 Inmiddels staat de zomervakantie voor de deur. Of je nu blijft in Nederland of vertrekt naar het buitenland... we wensen je veel plezier en weer een behouden terugkomst. Eer is een meeting in Zwitserland: zie hiervoor de site: https://www.eendeei.nl/?page_id=4108 En voor de thuisblijvers natuurlijk veel plezier met het onderhoud aan de eend. Wat is leuker als in het zonnetje te schilderen, poetsen en klusje te doen aan je eend?

Blijf gezond en veel leesplezier met deze Ei-krant. Met vriendelijke groet, namens het bestuur, Paul Otto

niet denkbeeldig!

Dit geldt natuurlijk niet voor wanneer je de box voor een bepaalde periode hebt besproken, dan kan je je spullen rustig op je boxplaats laten staan. Wederom dank voor je medewerking!

Elektrische auto's

Even streng...

In de toekomst zullen er steeds meer elektrische auto's komen. Dat is natuurlijk allemaal prima en goed voor het milieu en de toekomst van de mensheid, maar wanneer je met een elektrische auto naar 't Ei komt zal je hem moeten opladen bij een van de oplaadpunten in de buurt van 't Ei. Elektrische rijders kunnen dit zien in hun app. Iedereen moet natuurlijk zijn eigen vervoerskosten (benzine of stroom) betalen. Opladen op 't Ei is niet toegestaan. Natuurlijk weer dank voor je begrip en medewerking. Bestuur van 't Ei.

Rit naar Zwitserland



Op zaterdag 22 juli start de rit naar Zwitserland voor deelnemers aan de 2CV wereldmeeting. Deze rit wordt samen met de EEC georganiseerd. We verzamelen om 11:00 uur in ons clubhuis



Geen zin om helemaal naar Zwitserland te rijden? Geen nood: Gewoon nog even 4 jaar geduld. Dan wordt het feestje wellicht in NL georganiseerd!

aan de Van Helmontstraat 11 in Rotterdam met koffie en iets lekkers.

Omstreeks 12:00 gaan we rijden. We kamperen onderweg en komen dinsdagochtend 25 juli aan in Delémont voor de 24e 2CV wereldmeeting. De dagafstanden zijn beperkt, er is alle tijd om onderweg een terrasje te pakken. Deelname is gratis, met dien verstande dat je zelf de campings, brandstof, maaltijden en drankjes betaalt. Inschrijven doe je bij pgm.vogel@gmail.com. Omdat niet iedereen op dezelfde dag terug gaat kun je samen rijden naar huis afspreken tijdens de meeting.



Operatie Nachtvlicht 2023



De jaarlijkse Operatie Nachtvlicht, traditioneel in het weekend dat de zomertijd ingaat, was weer een mega-succes. Met een recordaantal deelnemers/ equipes werd weer een bijzondere rit gereden en nagefeest. Kijk op de site of scan de QR-code hierboven voor alle foto's



Welkom bij de club!

Sinds de Ei-krant van voorjaar 2023 (48/2) hebben zich 7 nieuwe leden aangemeld.

- | | |
|------|--|
| 3365 | John Verhoeven (Dyane 6, 1980) |
| 3366 | Bas van Holten (Mehari) |
| 3367 | Imke Aertssen (2CV6, 1986) |
| 3368 | Hans Aertssen (2CV6, 1986) |
| 3369 | Piet Smal (AZU 350, 1968) |
| 3370 | Victor van der Kuil (2CV6 Special, 1990) |
| 3371 | Mirelle Koeman (2CV6, 1990) |



Hoezo naar het verre zuiden op vakantie? Gewoon even buurten op Hoeve Avondrust op de Zuidbuurtseweg in Vlaardingen voor het ultieme vakantiegevoel. Bij Mirjam, waar Ei lid Frans Bruens werkt om alle kippen een leuk leven te geven en te zorgen dat alle fruitbomen en struiken er mooi bij staan.



Ei-Bestuur:

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



Hazelnootjes

Dit jaar blijkt één van de Eendologie-cursisten een speciale toevoeging te hebben onder de motorkap. Een toevoeging die doet denken aan rally geprepareerde eenden met sahara-bumpers, verstralers en andere opsmuk die nodig is als je de ruige natuur wilt overwinnen. Het gekke was, dat de Eend verder geheel volgens Citroën standaard was uitgevoerd. Dus juist geen sneller makende strepen op de koets of overdreven offroad attributen ter verdediging tegen de almaar oprukkende drempels in de weg. Een standaard Eend met een speciale toevoeging. Nader onderzoek is vereist. En tijdens een geanimeerd gesprek blijkt dat de eend overwintert onder de carport in een landelijk gebied. Dat is mooi, want de eend is ont-

wikkeld voor gebruik door landelijk levende agrariërs. Maar blijkbaar ziet ook het plaatselijke wild, in dit geval een eekhoorn, het nut in van een Eend. Hij is er helemaal nuts van. Het luchtfilter kan namelijk prima dienen als opslag voor de wintervoorraad, bestaande uit hazel en ander nootjes. Een uitstekende manier van ecologisch verantwoord upcyclen van autowrakken... ware het niet dat voornoemde 2cv alles behalve een wrak is (op een broodnodige vervanging van de voetenbak na dan). Om te voorkomen dat hare

Eendheid zich gaat verslikken in voer dat is bedoeld voor andere diersoorten, heeft trotse eigenaar Cock een zeer Eend-voudige oplossing gevonden om verdere voorraad vorming te verhinderen. Een oplossing die zo mee mag dingen naar de creativiteitsprijs van de Parijs-Dakar rally. Jurgen.



Wij hebben een eendje dat woont bij ons in...

Lascursist Leo nam tijdens de laatste cursus een pareltje van een singletje mee: Het originele reclameplaatje van Annie M.G. Schmidt, begin jaren zestig door Citroën Nederland aangeboden aan nieuwe 2CV-rijders. Bij velen wellicht bekend, maar het blijft een bijzonder bezit. Voor wie het niet kent: het lied is te beluisteren op YouTube en hieronder de volledige tekst.

Nog unieker was het boekje 'Een avondjurk op de achterbank, naar het filmfestival in Cannes met de 2cv van Jan Blokker, wat Leo ook meenam. Jan Blokker overleed in 2010 en in ons clubblad (editie zomer 2010) schreven we daartoe al iets over dit inmiddels zeer zeldzame boekje.

't Eendeï heeft weliswaar een exemplaar van het plaatje en het boekje van Jan Blokker in haar archief, maar in een volgend nummer gaat Marike er dieper op in en heeft daartoe dit stukje Eendenantiquariaat van Leo te leen gekregen.

Overigens zijn diverse oude clubbladen na te lezen op onze website. Nog verre van compleet, maar gestaag willen ons nu nog wat 'rommelige' papieren archief digitaliseren ter behoud voor het 'nageslacht'. Zin om hiermee te helpen? Graag!



Wij hebben geen hond en wij hebben geen kat, Wij zijn er te nauw voor behuïsd. Soms zeggen de mensen: wat jammer is dat... Dan zeg ik: dat is het nou juist. Wij hebben een beestje dat buiten kan slapen. Het kan tegen ijzel en kou. 't Is net of dat diertje voor ons is geschapen. Zo vriendelijk is het en trouw **Refrein:** Wij hebben een eendje dat woont bij ons in, een lelijk klein eendje voor 't hele gezin. En altijd gaat dat eendje met ons mee. Naar 't bos en de hei en de zee. Een buitenbeentje, maar aardig en vief. Ons lelijke eendje is lelijk maar lief. Wij hebben een eendje dat woont bij ons in, een eendje voor 't hele gezin. Hij is niet zo fraai als de poedel hiernaast, Wij hebben hem niet voor de show. En sommige burenen die kijken verbaasd. Ze vinden het dier maar zo zo. Zij zouden zich haast voor dat eendje generen, wij trekken ons niets daar van aan. Geen één ander dier zit zo goed in zijn veren. En kijk hem daar nou weer eens gaan. **Refrein.** Hij hoeft praktisch nooit naar de dierenarts toe, Hij eet bijna niets, is nooit ziek. Je kunt altijd op hem vertrouwen en hoe Al is hij niet duur en niet ziek; En 's zomers dan gaan wij samen landen ontdekken. Verweg in een zonnig klimaat. Wij houden van vrijheid, van reizen en trekken. En vrijheid is waar het om gaat. **Refrein.**



Op de 'Franse Markt' op 27 mei kwam Peter de Jong uit Oegstgeest langs-rijden met zijn bijzondere Méhari...

Op het eerste gezicht een standaard Méhari met hardtop, maar dat zit toch anders, vertelt Peter. "De auto stamt uit 1969 en is de ouds bekende Méhari in Nederland. De auto is ontworpen en gebouwd door Antoine Lohéac in Rouen (Normandië). Een bijzondere man en ondernemer."



Antoine Lohéac (1909-2006)



Citroën Méhari Modifiée door M. Lohéac



Antoine startte zijn transportbedrijf na WO2 en begon met het modificeren van door de Amerikanen achtergelaten vrachtwagens met oplegger, die naar zijn mening veel te zwaar waren en dus duur in verbruik. (Hoe vooruitziend was zijn blik toen al!) Antoine kon niet tegen verspillig. Zo verving hij de cabine's door veel lichter aluminium. en ook brandstoftanks konden best kleiner en lichter. En waarom constant enorme gewichten aan reservewielen meesjouwen, met slechts een kleine kans op lekke banden?

Veel efficiënter was het om in de rayons, waarin de vrachtauto's reden voor calamiteiten en pech kleine serviceautootjes in te zetten, met ondermeer brandstof, gereedschap en een reservewiel. In het kader van de energiebesparing moesten die natuurlijk ook uiterst zuinig en licht zijn. De in 1968 net geïntroduceerde Citroën Méhari was de perfecte basis. Maar die moest wel op diverse fronten aangepast. Antoine verving het (kunststof) plaatwerk



Voor geïnteresseerden: Op internet is veel meer informatie te vinden over Lohéac. Ook plaatste CitroExpert in het jan/febr nummer van 2009 een artikelje over deze Lohéac-Méhari. Maar Peter de Jong weet er natuurlijk het meeste van....



foto uit het familiearchief van Jan Brandt

De 'gewone' Méhari werd tussen 1968 en 1988 geproduceerd. De auto is gebaseerd op het chassis en de motor van een 2CV, met een carrosserie vervaardigd van ABS-kunststof. Er werd een versie met voorwielaandrijving geleverd en een versie met vierwielaandrijving. De naam verwijst naar het woord méhariste, een Franse koloniale soldaat uit Algerije, die een kameel berijdt.

Productieaantal: 144.953. De 4x4 werd in 1979 aan het programma toegevoegd. Het bleef echter een zeldzame verschijning, er zijn er wereldwijd nog geen 1500 van verkocht.

Deze lichtgewicht terreinauto werd gebruikt voor recreatieve doeleinden, maar ook ingezet door het Franse leger en Gendarmerie. Hetzelfde concept, met de carrosserie en motor van een 2CV, werd ook ingezet voor productie in de derde wereld. De Citroën FAF (Facile à Fabriquer) was een aluminiumversie van de 2CV die wel wat leek op een Méhari en bedoeld was voor Afrika. In Vietnam werd de Dalat geproduceerd. Daarnaast bestond er nog de uitvoering Pony die in Griekenland geproduceerd werd.

De Franse Markt op 27 mei

De zaterdag voor Pinksteren hadden we weer een Franse markt op 't Ei. Het zonnetje scheen en de zolders/schuren waren opgeruimd en de spullen lagen te blinken in de zon. Zo zijn er versnellingsbakken, kurkentrekken, bumpers en kunstwerken van eigenaar gewisseld. Zoals je ziet op de foto's was het druk bij de tafel van Jim. Velen lopen nu met een uniek en gaaf T-shirt rond met een zelf gekozen Ei-transfer!





De XB-VL-78 van Jurgen

Ruitje eruit, Ruitje erin

Afgelopen weekend hebben we onder actieve begeleiding van Peter van Steenpaal, 2 zijruitjes en een voorruit teruggeplaatst in ons eeuwigdurende restauratieproject van de XB-VL-78. En als ik zeg 'eeuwig', dan is dat een redelijk accurate tijdsaanduiding; we zijn immers al sinds 2013 onderweg! Figuurlijk gesproken, want we zijn niet echt 'onderweg', hare voitureheid staat al die tijd al stil en 'in de weg' in een garagebox. Het is natuurlijk niet onze schuld dat het Leven ons telkens van het rechte pad der 'behoud van het Vaderlandsche mobiele erfgoed' afhoudt. Maar wat er ook gebeurt, we keren telkens weer terug naar het rechte restauratiepad. En geloof me, ook al ligt het grootste deel achter ons, de laatste loodjes wegen het zwaarst.

De terugkeer op het restauratiepad wordt telkens bemoeilijkt door schijnbaar onoverkomelijke hobbels. Niet dat het technisch zo moeilijk is, maar omdat het dingen zijn die we nooit eerder gedaan hebben. En omdat we een 'perfect' resultaat willen bereiken, zitten we onszelf mentaal best wel in de weg. Want bij bijna perfect lakwerk, horen natuurlijk ook een stel bijna perfect ingezette ruiten. Diegenen met eenzelfde perfectionistische inslag als ondergetekende, kennen de klappen van de Citroën-zweep waar nooit iets perfect is. Of zoals ze in de Zenwereld zeggen 'perfectie in zijn imperfectie', een concept waar ik na 15 jaar Citroën 2CV en 10 jaar liefhebbers in het Zengedachtegoed, nog steeds veel moeite mee heb.

Zou bij mijn zeer Germanische achternaam ook een genetisch aangeboren zucht naar Deutsche Gründlichkeit horen? Een soort oogkleppen van obsessief streven naar perfectie, waardoor de werkelijke waarden van imperfectie niet gezien worden? Wat het ook is, afgelopen zaterdag hebben we hulp gekregen van Peter, die ervaringsdeskundige is met ruiten inzetten. Hij heeft bij vorige werkgevers ook vrachtwagen ruiten gemonteerd, dus weet van wanten (en ruiten inzetten). In het streven naar perfectie ('k kan het niet laten...) vooraf de ruiten en raamrubbers opgehaald uit de opslag waar ze al ruim 9 jaar liggen te verstoffen. Een zeer volledige schoonmaakbeurt volgt, wat resulteert in een strijd van ruim 3 uur om het geheel weer enigszins toonbaar te krijgen. Tijdens de schoonmaak komen verf van eerdere reparaties en complete sponningdelen van het vorige voorruit frame tevoorschijn uit de raamrubbers. Dit moet uiterst secuur verwijderd worden voordat je het raamrubber hergebruikt! Want: oude roestschilfers beschadigen de nieuwe lak van de auto en oude roest is met vocht een katalysator voor nieuwe roest en rot. Schoonmaken dus! Schoonmaken



gebeurt, in afwezigheid van mijn vrouw, in de keuken aan het aanrecht. Een flinke bak met heet water, ecoafwasmiddel en schrobbers maar. De diverse uitsparingen in de raamrubbers worden minutieus gespoeld, geschrobd, weer gespoeld en weer geschrobd. Een roerspaan voor verf wordt vakkundig bijgevijld en omwikkeld met een sopdoek om maar alle hoekjes en randjes roest vrij te krijgen. Alles net zo lang totdat er enige vorm van



tevredenheid aan de horizon van mijn ObsessiveControlDisorder gloort. Het afwaswater ziet zwart, net als de meest favoriete theedoek van mijn gade (OEPS). Maar de raamrubbers zien er als nieuw uit. Smiley face, Smiley face. De grote uitdaging met nieuwe rubbers is de kwaliteit. Niet dat ze echt slecht zijn, maar ze zijn regelmatig te stug of hebben net niet de juiste passing... Het is daarom altijd beter om de originele Citroën-raamrubbers te vertroetelen en te hergebruiken. Dan komt het moment van de waarheid. We gaan beginnen. Gewapend met een grote pot Vaseline wordt de sponning ingevet terwijl, Peter en Sander (de toekomstige eigenaar van het vehicle) aan de slag gaan door een veter/touw in de uitsparing van het raam rubber te leggen. Die veter trekt zo dadelijk een deel van het raamrubber over een rand in de sponning naar binnen, waardoor raam, rubber en sponning één geheel gaan vormen. De Vaseline helpt om het raamrubber makkelijker om de rand van de sponning te krijgen, maar dient ook als 1e verdedigingslinie tegen roest in het geval er water onder het rubber komt. Helaas is water en roest de imperfecte waarheid van het Eend rijden. Er komt altijd water waar je

het niet wilt hebben.

Het geheim van de meester (Peter) is om naast het insmeren met vet, ook een extra lus in de veter te leggen zoals te zien op de foto. Die lus zorgt ervoor dat we niet alleen aan de onderkant van het raam het rubber juist in de sponning krijgen, maar ook aan de bovenkant. En meer specifiek, dat we tegelijkertijd aan onder- en bovenkant het rubber in de sponning krijgen. Dit voorkomt dat de ruit aan de bovenkant 'uit de sponning gedrukt' wordt tijdens het plaatsen van de ruit.

En zoals het hoort, zijn de taken snel verdeeld. Peter en Sander doen het echte werk met de veter. Ondergetekende mag een beetje met vet smeren en van buitenaf de ruit op zijn plaats houden tijdens het werk. Het is goed dat de jongere generatie zelf zijn gewicht in de schaal gooit en in direct contact met ervaringsdeskundigen zijn

eigen ervaring opdoet. Zelf mag ik wennen met het verschijnsel dat oudere generaties langzaam naar de achtergrond verdwijnen en vervagen. Acceptatie van het onvermijdelijke is ook werken, zij het mentaal. Het resultaat is erg netjes, de raamrubbers accentueren de plaats van de ramen in de kersenrode kleur van de koets. Als je niet beter weet, dan zou je denken dat een professional het geheel heeft geregeld. Bij dit aanzicht knort mijn innerlijke perfectionistje van plezier. Het is hem weer gelukt een beter dan noodzakelijk resultaat te krijgen. We hadden een hele middag gepland voor het plaatsen van de ruiten, anticiperend op een berg met onverwachte tegenslag, want ik had tenslotte slechts het halve voorruitframe vervangen en niemand garandeert dat daarmee de maatvoering intact is gebleven. Maar we waren, inclusief lunch, met 2 uurtjes klaar. Eigenlijk een klusje van niks, tenminste... als er iemand is die je een handje toesteekt.

Peter bedankt.



C.P.Tielestraat in Rotterdam-West

Historie

Ons aller Ei bestaat al sinds 1976 en nadat er aanvankelijk in het café theoriecursussen werden gegeven en er in garageboxen werd gesleuteld is 't Ei heel lang gehuisvest geweest aan het Korperpad in Rotterdam-Zuid. Sinds 10 jaar zitten wij aan de Van Helmontstraat.

Deze locatie past ons als een jas, het is een hele vooruitgang in vergelijking met het Korperpad. We hebben veel ruimte om te sleutelen, cursussen te geven, een drankje te drinken in de bar, materialen op te slaan enz. enz.

Zowel onze voormalige huisvesting aan het Korperpad als de huidige aan de Helmontstraat huren wij van de gemeente Rotterdam. Wij zijn trouwe betalende huurpenningen en veroorzaken geen overlast in de buurt.



Korperpad in Rotterdam-Zuid

Huisvesting van 't Ei

Graag jullie aandacht voor onderstaand relaas over onze huisvesting

Huidige situatie

Ons huurcontract kan het beste worden omschreven als "anti-kraak" en wordt telkens stilzwijgend verlengd voor 1 jaar.

Er werd ons 10 jaar geleden medegedeeld dat we waarschijnlijk zo'n jaar of tien gebruik zouden kunnen maken van deze locatie, want het M4H-gebied, waar de Van Helmontstraat deel van uitmaakt, zou dan verder worden ontwikkeld. Zoals je kunt zien in het M4- gebied wordt er zo hier en daar al aardig gesloopt.

Voor de geïnteresseerden in het M4H-gebied, zie: <https://m4hrotterdam.nl/> Het bestuur heeft zo'n 2 jaar geleden besloten om niet rustig af te wachten tot de brief met de huuropzegging op de mat valt, maar proactief aan het werk te gaan. We zullen jullie alle details besparen, maar al onze inspanningen bij de gemeente Rotterdam kunnen het best omschreven worden als: van het kastje naar de muur en weer terug, en vooral veel wachten op antwoord of geen antwoord krijgen, kortom stroop, veel stroop...

Het bestuur is van mening dat de gemeente Rotterdam de morele plicht heeft om ons als vereniging te helpen. Wij zijn immers al sinds 1976 een vereniging die in Rotterdam is gevestigd en we voldoen aan al onze verplichtingen en zoals gezegd, we geven geen overlast. Op dit moment is er geen reden voor acute paniek, er is geen sprake van huuropzegging enz. Mogelijk dat het nog een tijdje zo doorkabbelt, maar het is reëel om te stellen dat we de langste tijd aan de Van Helmontstraat hebben gehad.

Tijdens onze laatste A.L.V. opperde Ei-lid Dirk-Jan (werkzaam bij een gemeente als beheerder vastgoed) dat

er wellicht mogelijkheden waren bij de Provincie Zuid-Holland. Hij heeft dit onderzocht, en na aanvankelijke positivisme, wederom helaas.... Als er geen oplossing komt, zie we ons wellicht genoodzaakt om te zijner tijd op zaterdagmiddag in protesttocht met 300 eenden naar de Coolsingel af te reizen en daar onze Eenden, Dyane's en Mehari's vast te plakken (moet tegenwoordig!) aan het asfalt. De krant en de tv doen daar dan natuurlijk verslag van...

Maar... niet geschoten is altijd mis Zoals Dirk-Jan met de suggestie kwam van de Provincie Zuid-Holland, zijn er misschien meer leden die suggesties hebben. Als een alternatief geen gebouw betreft, maar alleen grond dan staat het bestuur daarvoor ook open. Wij moeten creatief zijn. Onze Ei-wensen zijn natuurlijk het beste te omschrijven als zo dicht mogelijk te blijven bij onze huidige situatie, zodat we overal genoeg ruimte voor hebben. Helemaal mooi zou natuurlijk zijn als we iets zouden vinden waar we niet na 10 jaar weer een probleem hebben, maar langer kunnen blijven en het ook de moeite loont om te investeren in een gebouw of grond.

Het Ei is namelijk een financieel gezonde vereniging met een stabiel, licht stijgend, aantal leden dat niet te beroerd is om de handen uit de mouwen te steken. Het Ei heeft de financiële middelen om opnieuw echt iets leuks te maken van een locatie en kan een reële maatschappelijke huurprijs betalen, net als ook nu voldaan wordt naar de gemeente Rotterdam.

De oproep is hopelijk duidelijk ... Wie weet mogelijkheden die we kunnen onderzoeken of heeft kennis met een grote schuur die al 10 jaar leegstaat, of???

Kortom, concrete suggesties, zijn heel erg welkom. Laat het alsjeblieft weten aan: bestuur@eendeei.nl

Met vriendelijke groet, namens het bestuur,

*Paul Otto,
voorzitter*



De voetenbak

Tussen de (in het vorige Ei-blad behandelde) 'parafan' bevindt zich onder andere **de voetenbak**.

Waarschijnlijk samen met de bodemplaten het meest gerepareerde of vervangen deel van de koets in de geschiedenis van de Eend. Het is een van de twee kokers van de koets waar deze mee op het chassis staat en bij doorroesten een veroorzaker van het zwaar sturen van de voiture. Om deze te vervangen zal het stuur en het pedalenstel er uit moeten en de bouten van de remcilindersteun. Bij de meeste Eenden zit de isolatie er niet meer maar anders is het ook zaak de voetenbak te ontdoen van isolatie en teerresten.

Als de gehele voetenbak vervangen wordt zal er weer een hoop uitgeboord moeten worden. Een gedeelte hebben we vorige keer al behandeld. Namelijk de puntlassen waar de paravan aan de voetenbak zit. Dan is er nog en lange rij puntlassen op de rand tussen het schutbord en de voetenbak. De bodemplaten zitten ook gepuntlast en kunnen losgeboord worden maar in 95% van de gevallen zal dit een gecombineerde vervanging zijn en kan de slijptol veel tijd schelen.

Dan zijn er nog wat lastiger te verwijderen verbindingen, namelijk de soldering van de naad tussen de voetenbak en de dorpel. Ruim uitslijpen en later de restjes wegpeuteren en slijpen is meestal het makkelijkst.

Waar de voetenbak aan het schutbord grenst zijn aan de binnenzijde van de koets nog wat verbindingen. Links en rechts zitten twee plaatjes met zo'n 5 puntlasjes aan boven en onderzijde. Het is de bedoeling de onderste 5 van beide plaatjes uit te boren. Bij eendjes met de remcilinder aan de koets zitten aan de binnenkant ook nog twee strips/gootjes ter versteviging en bevestiging van de remcilinder bevestiging. Ook deze alleen aan de voetenbak kant uitboren en naar boven buigen.

Verder waren ze bij Citroën dol op kit en zal er bij veel eenden flink geborsteld of geschrapt moeten worden bij de baden aan de binnenkant om alle kit weg te krijgen.

Nu kan met een plat beitelje het lostikken van de puntlassen en het verwijderen van de voetenbak beginnen en dan is het zaak om alles goed schoon en roestvrij te borstelen langs de verbindingen randen.

Bij het plaatsen van de nieuwe voetenbak zal na het lastige klusje om hem er tussen te wriemelen eerst zaak zijn om hem met Griptangen op de juiste plek aan het schutbord te klemmen. Vervolgens is de belangrijkste plek om op te letten de plaats waar de boutjes door de voetenbak, bodemplaat en het chassis gaan. Het prettigst vind ik zelf om het geheel op het/een chassis te bevestigen zodat alles op de plek zit waar het hoort en met steunen de dorpels op de juiste hoogte ten opzichte van het chassis gesteld kunnen worden. Als alles op de juiste plek zit kan de voetenbak worden vastgelast door alle



detail laswerk aan voetenbak en bodemplaten (foto: Jan Dekker)



boorgaatjes te gebruiken voor proplassen of bij mooi schoon materiaal het puntlasapparaat in te zetten. Al met al een heel karwei als je het nog nooit gedaan hebt maar zeker haalbaar als de box of een werkplaats een tijdje tot je beschikking staat. En het mooie is dat er inmiddels zo veel gedaan zijn dat er altijd wel iemand op het Ei is die aanwijzingen kan geven. **Succes en plezier.**

Citro Classica



In het weekend van 29 en 30 april vond de tweede editie van de Citro-Classica plaats: een jaarlijks terugkerend evenement, welke wel wordt gezien als opvolger van de Citromobiël in Vijfhuizen. Net als afgelopen jaar werd de Citro-Classica gehouden op Vliegveld Twente, zo'n 200 kilometer rijden vanaf Rotterdam. Best een eind rijden dus, maar zowel het evenement als de locatie is zeker de moeite waard om te bezoeken.

Even wat achtergrond over de locatie:

Vliegbasis Twenthe is aangelegd in 1931, KLM hield tussen 1932 tot en met 1939 dagelijks een lijndienst tussen Schiphol en Twente. In 1939 werd het vliegveld gesloten en gebruikt voor militaire doeleinden. Vlak voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog geeft de overheid opdracht om het vliegveld onklaar te maken door de grasmat om te ploegen en diepe sleuven te graven. Op het moment dat de Duitsers Nederland binnenvallen, worden de gebouwen door defensie opgeblazen. In mei 1940 bezet de Duitse Luftwaffe toch het vliegveld en breidt de vliegbasis zelfs uit. Op 1 april 1945 valt de vliegbasis in Britse handen. Na de oorlog wordt de vliegbasis weer overgedragen aan de Nederlandse krijgsmacht en wordt de Jachtvliegschool (JVS) opgericht. Uitgerust met het Britse jachtvliegtuig Spitfire moet dit instituut door de RAF opgeleide Nederlandse vliegers bijscholen. In 1986 begint het F-16 tijdperk. De eerste

straaljager voorzien van een remparachute landt op 13 juni 1987. Door bezuinigingen bij Defensie werd het 315 Squadron in 2004 opgeheven. De F-16's werden deels verkocht en deels verdeeld over de laatste twee F-16 bases Leeuwarden en Volkel. Sinds de aankondiging in 2003, dat de vliegbasis zou worden gesloten, werd gewerkt aan een doorstart van het civiele gedeelte van de luchthaven. Sinds 30 maart 2017 is Twente Airport heropend voor privé- en zakenvliegtuigen; zweefvliegverkeer door de Twentsche Zweefvlieg Club; gemotoriseerd vliegverkeer door de Vliegclub Twente. Het veld wordt tevens gebruikt voor testvluchten met bemane en onbemande luchtvaartuigen en voor radiografisch modelvliegen. Ook vliegtuigen die aan het einde van hun levensduur zijn komen naar Twente ter ontmanteling. In 2014 wordt door een particulier 50 ha bestaand vastgoed en voorzieningen die deel uitmaken van de voormalige vliegbasis Twenthe aangekocht. Het gaat om 'De Strip' met daarop de voormalige taxibaan en verkeersstoren, de oude en nieuwe brandweerkazerne en acht F16-shelters. Ook Hangar 11, het munitiebunkerpark en de werkplaatsen op Oostkamp worden eigendom. De oude vliegbasis wordt in rap tempo omgebouwd tot een unieke evenementenlocatie.

Het Eendeï was op de CitroClassica aanwezig met een stand. We stonden samen met de 2CVclub Nederland, EEEC en Dyane vereniging

in een van de brandweerkazernes op het terrein. Op vrijdagmiddag hebben we de stand opgebouwd en gezellig ingericht met alle EI-PR materialen die we in eigen beheer hebben gemaakt. We hadden een uitgewerkte motor en versnellingsbak meegenomen, dit was een mooie blikvanger en reden voor bezoekers om stil te staan en een praatje te maken. Op de stand lagen nog wat boeken en materialen om in te kijken en hadden we Ei-stickers en Ei-krantjes om te verstrekken. Het was beide dagen gezellig druk bij de stand Het was heel fijn dat er voldoende enthousiasme was voor de bemensing van de stand: ieder dagdeel stonden er 2 andere Ei-leden bij de stand. Hierdoor had iedereen ook ruim de tijd om het terrein te bezoeken. Op de landingsstrip stond aan weerszijden een lange rij handelaren en vele Citroën Young- en oldtimers. In de verschillende hangars stonden clubs en nog meer handelaren. Op het terrein was een grote tent met diverse foodtrucks, op vrijdag en zaterdagavond was er livemuziek. Met een aantal Ei-edens hebben we gekampeerd op het terrein, vlakbij de landingsstrip en de feesttent. We boften ook nog met het weer en hebben dus veel buiten kunnen zijn. Al met al een geslaagd evenement!

Jacqueline Vos



HET FOLDERLAATJE VAN COR BRUIN

Voor de vorige editie van dit Clubblaadje stuurde Jan Naezer ons een paar prachtige 2CV folders op, die hij in een 'laatje' vond. Zonde om ze daar in te laten liggen, terwijl iedereen ze nu gewoon kan bekijken...

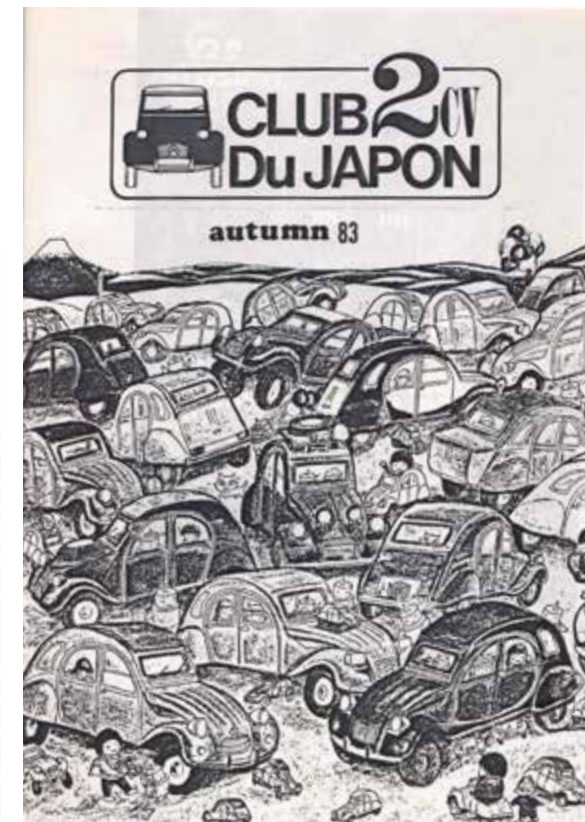
Ook Cor Bruin, Ei-lid van het eerste uur, had zo'n laatje, waarvan we de inhoud onlangs van hem kregen. Cor onderhield voor 't Ei in de jaren '80 contacten met diverse collega 2CV-clubs in den vreemde, waaronder de Citroën Club Japon en dan met name met **Kojiro Imamura** een Japanse 2CV fanaat, die nu, -zo begrijpen we van een Japanse Facebookpagina-, 45 jaar later dagelijks nog altijd vele illustraties, kinderboeken, kunstwerken en miniatures ontwerpt, mét natuurlijk de 2CV in de hoofdrol!



OPROEP

Heb je zelf ook zo'n laatje en wil je de inhoud delen met je collega-Ei-leden? De redactie kijkt er naar uit!

UN JAPONAIS FOU DE CITROËN : KOJIRO IMAMURA



KOJIRO IMAMURA



At the age of 20, a Japanese artist fell madly in love with the 2 CV and devoted all his work to it. He created a magic world for it, a surrealistic science fiction world. He thought only of his 2 CV, painted nothing else, and naturally, drove nothing else.

Kojiro Imamura was born in Japan in the Wakayama district in 1953. Before he was twenty he was already studying at the Fine Arts School at the University of Musashino painting department, when, one fine Spring morning, with the cherry trees in blossom, he came face to face with... a 2 CV. It was love at first sight. He was under the spell of this singular automobile. It was something more than an automobile for him and he immediately tried to draw it. Since then he has never stopped.

In the next fifteen years he drew thousands of them. He made them the heroes of extraordinary adventures on magic planets which he invented for them. He made paintings of them, lithographs, greeting cards, stories and pictures for children and for adults.

His method is simple: he dreams. He dreams only of the 2 CV. He then has only to draw what he has dreamed. His 2 CVs went their way through a surrealistic universe where the stairways are built backward and the ponds are vertical.

In May 1977, when he opened a painting school, he naturally baptized it the «2 CV Studio».

In April 1980, his first one man show opened at the AO gallery in Tokyo. 2 CVs everywhere! And it was the same with each show, including his shows abroad, in 1985 in London and Paris, the same year that his book was published «1.2.3.4.» and naturally, the 2 CV is the hero.

Some other Citroëns, the DS, van H, sometimes appear in Kojiro Imamura's work, but only Citroëns, he doesn't even see other cars.

After his first encounter with the 2 CV, Kojiro Imamura learned to drive and got his licence. This was only to have a 'more realistic approach to the 2 CV. He says that getting behind the wheel was one of the strongest emotions of his life. He never drove any other car. His first 2 CV, bought second hand, had left hand drive (while in Japan, the cars roll to the left as in the United Kingdom), and since then, he has always bought left hand drive 2 CVs. He now has five. He is still just as much in love as on the first day and continues to draw them.

Telex: uit een folder van zijn werk tijdens een expositie van zijn werk eind jaren tachtig.



Op de foto zie je mijn vader op de scooter, tijdens een regenachtige vakantiedag, op de pashoogte van de Zwitserse Oberalp. Het uitzicht zal met dat weer niet geweldig zijn geweest, maar hij had slechts twee weken zomervakantie en wachten op een zonnige dag was er dus niet bij. De foto is gemaakt rond 1955. In die tijd trokken mijn ouders jaarlijks met alle kampeerspullen op de scooter naar Zwitserland. Lichtgewicht tentjes e.d. bestonden nog niet, en ze namen al heel zorgvuldig zo min mogelijk bagage mee, maar uiteindelijk zijn ze, op weg naar huis, toch een keer door de vering gezakt - gelukkig niet al te ver van een station in België...

Op de achtergrond van de foto een Eend! Mijn ouders konden toen nog niet vermoeden dat ze zo'n tien jaar later zelf een Eend zouden hebben, en een dochtertje, en dat we met z'n drieën weer met alle kampeerspullen naar Zwitserland zouden gaan! Een van de zittingen van de achterbank was dan losgehaakt en verwijderd, waardoor we veel meer bagageruimte hadden en ik prinsheerlijk opzij kon leunen tegen onze kussens.

Groetjes van Petra

Hoe krijg je een bandje in een 2CV?

Mieke, mijn vrouw zit als violiste in een band: **Secret Society**. In haar beste Frans heeft ze twee optredens geregeld in het dorpje Brandon en het gehucht Les Molliers (beiden in de Bourgogne). Met de band en aanhang naar Frankrijk afgelopen Hemelvaart.



Secret Society Foto: Silvia Kloppers



De mannen en Mieke hadden ter plaatse een leuk idee, en vroegen of ze met elkaar en de Eend op de foto konden. Ja, dat kan, zei ik met een grote mond, maar dan wel met z'n vieren IN de eend! Dus ik de voorstoelen en de achterbank er uit gehaald. Ik dacht dat dat wel zou passen. Maar de muziekinstrumenten moesten natuurlijk ook mee op de foto. Dat was nog even een dingetje. De Bas van Hans is wat aan de grote kant. Dus als eerste Hans, dan de contrabas. Dat ging net, maar daardoor nog weinig plaats vrij. Erwin

en Huib, de oprichters van de band, kropen ook in de Eend. Met hun gitaren ging dat ook. Nu Mieke nog met haar viool. Het ging allemaal nét, maar het paste. Beide optredens waren een succes. Als toegift had Secret Society een Frans liedje ingestudeerd van Marie Myriam "L'oiseau et l'enfant" wat natuurlijk door de Fransen uit volle borst werd meegezongen. Dit is het resultaat. Ik vind 't zelf wel een cd-hoesje waard. Wie weet... ze zijn bezig met opnames!

Paul van der Veen

CURSUS REVISIE VERSNELLINGSBAK

door Geer van BusseL

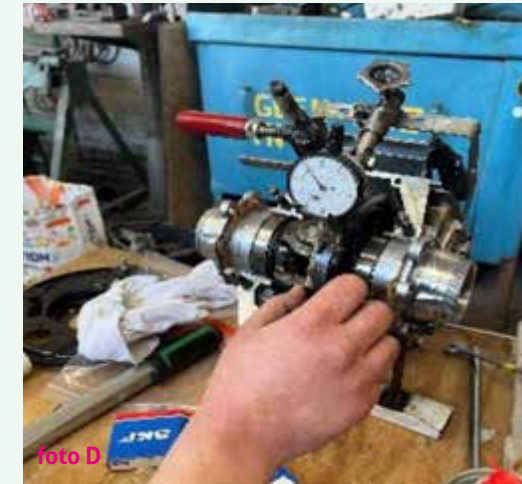


Eerste dag, begonnen met demontage.

Na het differentieelhuis en de aandrijfassen verwijderd te hebben als eerste de afstand vanaf het pasvlak t.o.v. Pinon-as opgemeten. Daarna het achterdekseel gedemonteerd om de twee moeren van beide assen los te draaien. Tot onze verbazing zaten beide moeren los, dat is niet zoals het hoort. Maar goed, ik moet er niet aan denken dat tijdens een mooie tourrit ik aan de kant moet gaan staan omdat de versnellingsbak het begeeft. De nodige lagers gedemonteerd en de onderdelen schoongemaakt en verder gecontroleerd. Helaas hebben twee assen beschadigingen opgelopen. Het tandwiel van de tweede versnelling heeft bij het kroonwiel tegen de kraag van de as een beschadiging opgelopen (foto a.), tevens is bij het dubbel rij lager de schaaldelen ingelopen (foto b.) en het kogellager op de primaire as is ook ingelopen (foto c.).

Dit gezien te hebben, verwacht ik dat dit waarschijnlijk de oorzaak is van de trillingen/ onbalans in mijn wagen bij een bepaalde snelheid waar ik al lang op aan het zoeken ben vanwaar het afkomt. Maar dit zal ik pas weten zodra de versnellingsbak weer is teruggebouwd in de wagen.

Tweede dag, helaas was er iets misgegaan met de bestellingen en waren niet alle



onderdelen binnen. De nodige onderdelen voor deze dag waren er gelukkig wel waardoor begonnen kon worden met het monteren van de lagers en synchronisatie veertjes en het weer samen bouwen van de tandwielkast, met een goede gebruikte as. Na plaatsen van de schakel-assen kon de versnelling afgesteld gesteld worden.

Derde dag, begonnen met het afstellen van kroon- en pignionwiel. Aangezien wij niet de juiste volgorde hadden aangehouden (het eerst bepalen van de totale dikte aan stelringen) moesten wij het afstellen van het kroonwiel herhalen. Gezien het een versnellingsbak is met trommel moest er een lijmklem (foto d.) aan de pas komen om de meetklok vast te zetten zodat de

juiste tandspeling van het kroonwiel t.o.v. pignionwiel gemeten kon worden. Eenmaal dit gedaan te hebben kon de versnellingsbak afgemonteerd worden. Helaas konden wij niet proefdraaien omdat er geen boortol voor handen was.

Gezien het afstellen van de versnellingen nog enige handigheid vergt ben ik bij thuiskomst met een geleende versnellingsbak van Willem aan de slag gegaan om enkele hulpstukken te maken.

Voor iedere docent een hulpmiddel om te schakelen en het meetklokje blijft voor mijzelf.

Vierde dag, met de boortol proefgedraaid en goed bevonden. Het waren leerzame cursus dagen waar ik veel heb bijgeleerd. Dank aan de docenten Jan van de Velde, Arjan Schaafsma, Willem Lamberts en Maurice v.d. Merwe.

Nu kan de versnellingsbak terug geplaatst worden in mijn AK 400 om te gaan toeren, en wat denk je helaas mijn gevoel zegt dat de trillingen in de auto er nog niet geheel uit zijn, maar het wagentje loopt verder weer soepel zoals het hoort. Dit is ook zeer goed te merken bij het schakelen en als ik over verkeerdrempels rijd dat de wagen vloeiender er over gaat, voorheen was dit schokkend.



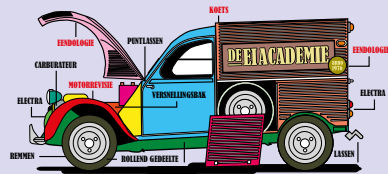
De professoren van de Ei Academie

Eendologie 1	Jan Brandt Paul Otto
Eendologie 2	Pieter Vogel Jurgen Ostheimer (Hans v.d. Hoff)
Versnellingsbak- revisie 1	Jan van de Velde, Arjan Schaafsma Maurice vd Merwe Willem Lamberts
Versnellingsbak- revisie 2	Jan van de Velde, Arjan Schaafsma Maurice vd Merwe Willem Lamberts
Motorrevisie 1	Rodriaan Spruit Cor Brok Paul Otto (Angelina Loef)
Motorrevisie 2	Rodriaan Spruit Cor Brok Paul Otto (Angelina Loef)

Lascursus basis Evert Burger
Anton Baas
Jeroen Henger

Lascursus gevorderden

Evert Burger
Anton Baas
Jeroen Henger



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

MARIKE PELT EEN EITJE MET



De Eend zit als een jas om hem heen en de filosofie van de auto zit in zijn bloed Een schitterende quote van één van onze professoren lassen: Evert Burger, lid nummer 279.

Het eerste wat Evert vertelt is dat hij vroeger nooit echt op de auto gericht was. Hij was meer van het fietsen en wielrennen. Totdat een goede bekende van het Ei, een zekere JvdP, een eerste rijles voor hem regelde (in 1987). Dit resulteerde niet veel later in een rijbewijs, waarna Evert bij JvdP terecht kon voor het lenen van een Eend. Mevrouw VdP draaide namelijk nachtdiensten. Niet veel later werd Evert ook meegenomen naar het Ei, want de auto moest immers ook onderhouden worden. Vanaf dat moment werd Evert donateur van het Ei; een lidmaatschap zat er destijds niet voor hem in: daarvoor moest hij namelijk een auto bezitten.

In 1991 werd Evert lid, want hij kon een Eend overnemen (voor het luttele bedrag van 750 gulden); een prima auto waar alleen de banden van vervangen moesten worden. Het Ei was destijds gevestigd aan het Koperpad in Rotterdam-Zuid in een voormalige



EVERT BURGER

varkensschuur met een soort kast als magazijn. Je kon daar heerlijk klussen, maar soms liep je aan tegen het feit dat je spullen nodig had, die dan ontbraken, bijvoorbeeld remonderdelen voor remmenrevisie of- onderhoud. En dat was op zijn zachtst gezegd onhandig. Het magazijn werd toen geboren met een chef inkoop en een aantal medewerkers, van wie Evert er één was. Dit zorgde er ook voor dat Evert elke zaterdag op de vereniging te vinden was. Het was een supergezellige tijd waarin er met de Ei-leden ook gezamenlijk gekampeerd werd in de Ardennen of Luxemburg. Uiteindelijk is Evert een jaar of 8 chef inkoop geweest tot hij in 2001 genooddaakt was ermee te stoppen. Na enige tijd hielp Evert weer mee als magazijnmedewerker. In 2013 is hij ingesprongen als magazijnchef, aangezien de toenmalige chef uitgevallen was vanwege zijn gezondheid. Dit hield in dat Evert hier zaterdags en twee dagen doordeweeks mee bezig was. Maar omdat Evert verhuisd en wel, ook nog met pensioen was, was hij op zoek

naar meer vrijwilligerswerk en zo kwam hij terecht bij Gered Gereedschap. Deze stichting steunt (leerling) vakmensen in Tanzania, Ghana, Oeganda en Malawi met kennis, kunde en middelen. www.geredgereedschap.nl

Naar eigen zeggen is dit ook een top hobby: met je handen bezig zijn, hoef je geen denkwerk te doen: heel ontspannend. Oud en sterk gereedschap zandstralen, scherpen en weer in de lak zetten: heerlijk werk. Je hebt er zelf plezier aan, degene die het ontvangt heeft er plezier van en het is milieuvriendelijk. Eigenlijk een beetje zoals de Eend; jij hebt er plezier van, je krijgt een fijn netwerk en je hoeft geen nieuwe te kopen. Je kunt hem helemaal vanaf het begin opknappen. En dat heeft Evert dan ook met zijn Eend gedaan. Wie in 2021 regelmatig bij het Ei kwam heeft de gestrippte Eend, die blauwe, niet kunnen missen. Dus dat Evert handig is, dat behoeft geen betoog.

Tijdens de lascursus dit jaar heeft Evert ook uitvoerig toegelicht wat hij in en aan zijn Eend gelast heeft. En hij stelde ons ook gerust: de Eend hoeft niet perfect te zijn in zijn gerestaureerde staat. Goed laswerk moet met plamuur netjes gemaakt worden. Je moet je er niet voor schamen en je doet je best. Het hoeft niet onzichtbaar te zijn.

In 2014 is hij als een van de professoren van de lascursus begonnen. Hans van der Hof nam het theoriegedeelte voor zijn rekening en het praktijkgedeelte werd door Evert verzorgd. Omdat het vrij kwetsbaar is de cursus met zijn tweeën te geven, heeft Anton zich sinds 2019 ook bij de professoren aangesloten. En afgelopen lascursussen werden ze ook versterkt door Jeroën.

Door die mooie gereviseerde blauwe Eend, zijn eerste en enige auto (die hij 32 jaar bezit(!)), gaan Evert en zijn vrouw nog elk jaar op vakantie. Picos de Europa is favoriet: een natuurgebied met smalle bochtige weggetjes bergen op en af. Heerlijk om met de Eend overheen te slingeren. 'Zodra je erin gaat zitten, dan onthaast het al.

**Lekker tuffen en toeren.
De vakantie begint
al in de straat.'**



Eendeëitje

Zaterdag op de club hebben een sociale functie waar de dorpspomp van vroeger schril bij afsteekt. In de gezamenlijke behoefte aan technische en sociale uitwisseling, komt er wekelijks een illustre gezelschap bijeen om te werken en socializen.

Er zijn natuurlijk de usual suspects, de mensen die week in week uit op het El vertoeven, maar ook personen die af en toe of zeer gericht komen shoppen naar goede raad, onderdelen of gewoon een kop koffie met een praatje. Afgelopen zaterdag was Jan er. En Jan ken ik nog van de Eendologiecursus waar hij bezig was om zijn 2CV te restaureren. Nu is hij aanbeland aan de volgende fase, en die heet: restauratie van de koets. Een koets die ruim 10 jaar in de spreekwoordelijke boomgaard heeft gestaan. Hetgeen vanzelfsprekend leidt tot een terugkeer naar een gezonde staat van chaos, kortom een terugkeer naar de natuur.

In geval van Jans 2CV ook een letterlijke terugkeer naar de natuur. Op de foto is te zien hoe, links van het dashboard, de natuur zijn koets heeft gekoloniseerd. Een nestje met eitjes ligt beschut, maar in dit geval zeer kwetsbaar, te wachten op een toekomst die niet zal gebeuren. Hopelijk vergaat het Jans 2CV beter. Jan, veel succes de komende weken met het laswerk aan je koets.

Jurgen.



KLUSDAG!



Het is altijd hard werken op de Klusdagen van 't Ei, Opruimen, weggooien, repareren, schoonmaken, verven... Maar na afloop heb je dan ook wat. Tientallen Ei-leden helpen stevast mee, al is het alleen maar voor de perfecte catering de hele dag door, verzorgd door onze bar-medewerkers.



Een mijmering van Jurgan over AI, ofwel Artificial Intelligence

Dall-twEe-cv

De kranten staan bol van de ontwikkelingssprong die kunstmatige intelligentie software maakt op dit moment. De technofobe onheilsprofeten buitelen over elkaar om vooral maar aan te kondigen dat we een pas op de plaats moeten maken met verdere ontwikkeling van deze zeer bedreigende systemen. Want we vrezen dat de mens zal slaaf worden van de superieure intelligentie van de AI-software. Dit op eenzelfde soort manier zoals iedereen in de tijd van Socrates al overtuigd was dat het met de jeugd nooit meer goed zou komen. Of om recenter te blijven, eenzelfde angst als die we hadden voor het 'Y2K probleem', dat de (computer)wereld zou stilleggen bij de overgang van 1999 naar 2000. En het is die angst die ons zo doet verschillen van computers, software en AI-programma's. Alleen wij mensen kennen angst, die vaak irrationeel is, de digitale virtualiteit is volstrekt angstloos.



Wat niet wil zeggen dat er geen risico's en ethische aspecten zitten aan het rücksichtsloos toepassen

van AI. Daar is angst nuttig voor, om de risico's aan te voelen die horen bij het omarmen van iets wat nieuw en (gedeeltelijk) onbekend is. In het NOS-journaal van 17 maart jl. verhaalde een heel stuk over deadendgallery, de eerste galerie ter wereld met schilderijen gemaakt door AI. En ik moet toegeven, toch wel intrigerende plaatjes, waarbij je je afvraagt wat de artiest probeert te vertellen. Als je een schilderij van bijvoorbeeld René Magritte bekijkt, dan heeft de schilder er altijd een boodschap mee. Hij probeert een onderwerp of gevoel vast te leggen op de enige manier die hij kent. Kort gezegd de schilder geeft uiting aan zijn gevoel. En laat dat nu net datgene zijn wat een computer niet heeft: gevoel. En omdat angst een naar gevoel is, kunnen we maar beter nieuwsgierig en met kinderlijke onbevangingheid spelen met de nieuwe mogelijkheden. En Chat-GPT is niet het enige nieuwe speeltje wat we hebben. Om plaatjes op basis van tekst te maken met AI is er Dall-E. Een plaatjesgenerator met leuke resultaten. Het is geen kunst, want het is gebaseerd op een geavanceerde 'knip en plak' functionaliteit. Dit plaatje heeft Dall-E gemaakt als antwoord op de vraag naar een Citroën Deux Chevaux in de stijl van Vincent van Gogh. Het is best wel in stijl, maar mist het 'niet definieerbare' gevoel dat je krijgt bij het zien van een product van de meester. Zelf leuk spelen: <https://openai.com/research/dall-e> Veel plezier. Jurgan.

GESLAAGD!



Op zaterdag 20 mei heeft de Ei-academie weer nieuwe Eendologen afgeleverd. Ook dit jaar zijn alle cursisten met lof geslaagd!

De cursisten van dit jaar zijn:
Richard Leeuw
Bas van Doorn
Cock Vergeer
Yvonne Hilhorst
Leon van Lieshout
Yvette van Lieshout
Fred van der Mijsbrugge
Frank van Holsteijn
Bert Timmers
Rob van Teijlingen
Victor van der Kuijl
Karin Wittenaar

Allemaal natuurlijk van harte gefeliciteerd en veel sleutel- en Ei-plezier voor de toekomst gewenst! En ook lof voor de Ei-professoren Jurgan Ostheimer en Pieter Vogel, ze hebben het toch maar weer gefikst.



Samen egoïstisch

Zojuist viel er wederom een ei-mail in mijn virtuele brievenbus en zoals vaker stond er een oproep voor vrijwilligers. En anders dan andere keren bleef de oproep door mijn hoofd stuiten. Niet omdat ik me wil opgeven voor iets of omdat ik al iets doe, maar vooral omdat opeens de samenhang van de diverse activiteiten op het Ei, zich met de subtiliteit van een drone aanval, aan me opdrong. Bij de Eendologielessen in het voorjaar was het 's ochtends vreselijk koud in ons jeugdhonk voor volwassenen. En zonder erbij na te denken, of er iets voor gedaan te hebben, kon ik meteen hout pakken en de kachel fors opstoken. Gevolg was dat rond 10.00 de cursisten kennis konden nemen van de beginselen van Eend-onderhoud, zonder met hun billen aan de stoelen vast te vriezen. Ook de

cursisten namen zonder slag of stoot aan dat dit zo hoorde. Geen van ons heeft zich rekenschap gegeven van de keten aan beslissingen, werkzaamheden, corvee, inzet, zweet en soms tranen die het gekost heeft om die kachel te kunnen stoken. Laat staan dat er aandacht is geweest voor de lesmateriaal die we uit het magazijn hebben geleend om de cursus inzichtelijker te maken. We hebben eigenlijk voetstoots aangenomen dat dit gewoon is. Welnu, terug naar dat stuiten. Hoewel ik het al wist, zie ik opeens al die mensen die in hun eigen tijd bezig zijn om met elkaar het Ei vorm te geven. Ieder met zijn eigen wijs. En ieder met zijn eigen voorkeuren voor activiteiten en of inbreng. Natuurlijk is er niets belangen loos. Want we hebben allemaal belang bij een leuke vereniging en dat we ons goed voelen over onze bijdragen daaraan. En is, filosofisch gezien, 'je goed voelen over eigen

gedrag', in zichzelf niet iets heel egoïstisch? En om op die fiets door te gaan, ik geniet erg van mijn vrijwilligersrol als Eendologieprofessor. Wat meteen ook de belangrijkste, en zeer egoïstische, reden is om met die bijdrage aan de vereniging door te gaan, want het kost me ook moeite, energie en tijd. Wat dat betreft denk ik dat deze soms complexe situatie voor veel meer vrijwilligers geldt. Wat door het bestuur jaarlijks erkend wordt door het (vrijwillig) organiseren van de vrijwilligers-BBQ. Kortom, de bijdrage van de ene vrijwilliger maakt de bijdrage van de andere vrijwilliger mogelijk, makkelijker of aangenamer. En dat heet samenwerken. (Sesamstraat is nooit ver weg.) Dank voor jullie aller inzet waardoor ik het, als lid van deze club, zo vreselijk naar de zin kan hebben. Ik hoop nog vele jaren met jullie samen te werken aan ons aller egoïstisch genieten. Jurgan.

Anne Smulders

'Hij is de motor van het geheel, die ervoor zorgt dat dingen weer vertroeteld gaan worden.'

En nu vraag je je natuurlijk af: Wie is hij? Hij = Anne (20 jaar), lidnummer 3340, die we op het spoor kwamen, omdat zijn vader hem een lidmaatschap van het Eendeïi cadeau heeft gegeven. Het leek ons leuk om het verhaal hierachter te horen. En dit is weer een pareltje.



Als eerstejaarsstudent Milieukunde in Leeuwarden is Anne vrijwel elk weekend te vinden in Medemblik. Waar hij tot in de late uurtjes in de garage bezig is met het opknappen van de Dyane 6 van zijn moeder. En dat is geen kleine klus.

Het verhaal van Anne als kind van een Citroën-minnende familie is A-typisch. Zo is hij opgegroeid met een kas waarin een enorme hoeveelheid Eendonderdelen opgeslagen waren. Dit was zo ontstaan, omdat zijn ouders jarenlang mee hebben gedaan aan de Eendencross in een gestripte Eend. Behalve de onderdelen, stonden in de kas ook nog een BMW, een pick-up Eend, een HY en de Dyane.

Annes vader, Robert, is grootgebracht met een vader die ook een voorliefde had voor mooie auto's. Zo reed hij een Panhard, een ID19, een DS en zijn moeder reed Eend, Dyane en later Ami. Robert werd als klein kind in die mooie auto's meegenomen. Robert heeft zelf 25 jaar Eend gereden. En zijn vrouw en hij rolden 'toevallig' in het

Eendenracecircuit: zo konden ze de race-Eend van een oud-kampioen overnemen en alsof het lot ermee speelde, 'vonden' ze een prachtige HY met een trekhaak, waardoor de race-Eend ook naar alle circuits gereden kon worden. Het A-typische aan Annes verhaal is, dat hij alleen de verhalen kent en de restanten.



Zo heeft Robert de pick-up Eend bijvoorbeeld gereden totdat hij er bijna mee kon stappen. Met de komst van Anne en zijn zus ging de tijd op aan andere dingen en zo zijn ook de Dyane en de HY bij de pick-up Eend uiteindelijk in de kas beland. Met andere woorden: Noch Anne, noch zijn zus, hebben

herinneringen aan het rijden in een Eend of een ander A-type Citroën! Maar dat maakt de interesse van Anne in de auto's er niet minder om. Hij is nu ruim een jaar bezig. Anne schroomt ook niet om niet om af en toe vanuit Medemblik naar het Eendeïi te gaan voor onderdelen of inspiratie; eerst met zijn vaders pas, maar inmiddels met die van hemzelf. Hij is autodidact en krijgt af en toe een tip of aanwijzing van zijn vader. Vader Robert, die een bak ervaring heeft met het klussen aan hetzij de CrossEend of andere Citroëns, spreekt vol bewondering over de toewijding waarmee Anne aan de Dyane is begonnen. Zelf weet hij niet of hij met zoveel geduld de Dyane weer nieuw leven in zou willen lassen...

Anne daarentegen heeft zijn zinnen gezet op de Dyane en hoopt hiermee de eerste stap te zetten richting de HY. Als de Dyane is opgeknapt, wil hij heel graag de HY ' vertroetelen', zodat zijn ouders daarmee weg kunnen (desnoods als ze tegen die tijd pensionado's zijn geworden).

Marike Kwakman



Gezocht voor De Brel:

Twee achterlicht units voor op de achterspatborden. We willen ze eventueel ook even lenen om ze te scannen om ze na te laten maken. De lichten zijn van een Traction Avant, maar het gaat met name om de strips van blik of

aluminium die op de spatborden zitten. Heb je ze liggen? Laat het mij weten via mail: Paulvanderveen65@gmail.com. Dank alvast!



Peter, Jeroen, Olivier, Hans en Paul kwamen een berg oude A-type onderdelen tegen en besloten daar een complete Eend van te gaan maken. Een echte Belgische is het idee. Meer werk dan gepland, maar maar onder het toezicht oog van Jacques Brel moet dat gaan lukken...



GESPOT

door Erwin
in respectievelijk
New York, Turkije
en op Terschelling



advertentie

L'Amour Toujours

2CV 75 JAAR 1948-2023

APK

ONDERHOUD

SPUITWERK

LASWERK

RESTAURATIE

ONDERDELEN

LE GARAGE
WASSEENAAR

info@legarage.nl
070 514 43 00

LE GARAGE Van Zuylen van Nijveltstraat 372 • 2242 LR Wasseenaar



GESPOT



Meer dan 30 jaar geleden alweer... Onze dochters waren groot fan van **Samson en Gert**, die toen nog maar nét aan het begin van hun carrière stonden. Dus regelmatig togen we naar Vlaanderen, waar ze optraden op plaatselijke markpleintjes in dorpen waar verder niets te beleven viel. Hoogtepunt na afloop van één van zo'n optreden was voor hen dus deze ijscoman! In 1992 bestond Google nog niet, dus pas nu komen we er achter dat Van de Walle geen plaatselijk ijswinkeltje was, maar een grote bekende Belgische ijs-fabriek, die toen met meerdere 'ijs-geitjes' door Vlaanderen scheen rond te tuffen. Welk (Belgisch) Ei-lid kan ons meer vertellen over de ijsjes van Van de Walle en de rol van de 2CV daarin. Volgens onze dochters waren die namelijk de lekkerste ooit.... Joke+Jim

COLOFON: 't Eendeëi is een uitgave van vereniging de alternatieve garage 't Eendeëi • werkplaats, magazijn, bar en postadres: Van Helmontstraat 11-13, 3029 AA Rotterdam Bank: NL84INGB0003746685 • KvK 40341041 • Elke zaterdagmiddag open of na afspraak • Bereikbaar (bestuur en commissies) zie de mailadressen op www.eendeëi.nl Kopij voor het clubblad of mailnieuws: redactie@eendeëi.nl • Dit verenigingsblad verschijnt 4 x per jaar in een oplage van plm. 500 exemplaren Voor actuele openingstijden en alle overige clubinformatie: Kijk op www.eendeëi.nl of meld je aan voor het Ei-Mail-Nieuws voor het laatste nieuws.

