



PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

't Eendeëi

verschijnt 4 keer per jaar 49e jaargang nummer 4, herfst 2024

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





Een groot feest was het op 12, 13 en 14 augustus in Rotterdam en omstreken met de 'Tour de Femmes'. En natuurlijk won de Nederlandse Charlotte Kool in de eerste etappe de gele trui! En wat is er nóg Franser dan camembert en de Tour de France? Dat is natuurlijk de Citroën 2CV. Ons eigen oer-rotterdamse El zorgde daarom samen met Westland Tours voor de nodige versiering tijdens de ritten... [Kijk ook op pagina 8](#)

VAN DE VOORZITTER

Door omstandigheden verschijnt deze Ei-krant helaas wat later dan je gewend bent. Inmiddels is het eind oktober en ligt de zomer jammer genoeg alweer ver achter ons. Het blijft altijd een feest om met het zonnetje op de bol en met open dak wat rond te tuffen. Gelukkig zie ik, bijvoorbeeld op Facebook, dat velen dit feestje delen. Veel leden zijn in de zomervakantie met de Eend naar het buitenland vertrokken en er is behoorlijke wat afgereisd. Zover ik gehoord heb zijn er geen leden geweest die forse problemen hebben gehad. Een kapotte richtingaanwijzer is zo'n beetje het vervelendste wat ik gehoord heb! Is dit een teken dat ons culturele erfgoed goed wordt onderhouden?

Voor de komende periode zijn er nog een paar cursussen, maar die zijn allemaal al volgeboekt. Het cursusseizoen zal in november eindigen en vervolgens gaan we weer nadenken over de invulling voor het komende jaar. Wil je nog lekker aan de klus? Bespreek de box, want voor de komende periode zijn er nog niet veel aan-

meldingen!

Ook in deze Ei-krant tref je een overzicht aan van de "ever continuing story": De toekomstige huisvesting van ons aller Ei.

Op **23 november** hebben we onze najaar **ALV**. In deze krant tref je ook vast informatie, maar de definitieve agenda en stukken tref je uiterlijk 16 november op onze site. (www.eendeei.nl/leden/Algemene leden vergadering) Natuurlijk allen weer veel El-plezier en ook veel veilige kilometers toegewenst.

Met vriendelijke groet, namens het bestuur,
Paul Otto



Hoe dicht bij Dordt... ...hoe Eendrijker het wordt. Omdat de Tour de Femmes ook door Dordrecht reed, was 't Ei natuurlijk daar -ter promotie- ook van de partij. Ons geliefde clublid Jan Brandt reserveerde een prachtige plek op het Grotekerksplein, pal bij hem voor de deur.



Het Ei-Bestuur:

voorzitter: Paul Otto voorzitter@eendeei.nl

secretaris: Saskia Albert secretaris@eendeei.nl

penningmeester: Jos Simons penningmeester@eendeei.nl

algemeen techniek: Arie Hubregtse (ad interim, zie ook pag 7)

algemeen activiteiten: Jacqueline Vos activiteiten@eendeei.nl

ledenadministrateur: Anthony Pors ledenadministratie@eendeei.nl

PR/Clubblad: Marike Kwakman+Jim van der Put redactie@eendeei.nl



Naast dit papieren Clubblad, ontvangt iedereen maandelijks de véél actuelere Ei-Nieuwsbrief in de mailbox. Ook hierin kun je je berichten delen met de inmiddels meer dan 500 mede Clubleden en donateurs. Iets te koop of gevraagd? Het past er allemaal bij. Mail je (korte) bericht naar redactie@eendeei.nl

Het eerstvolgende Clubblad (nummer 2025-1) verschijnt begin januari 2025, met daarin de traditionele Ei-kalender én (voor leden) je persoonlijke Ledenpas. Leuke foto's voor op die kalender stuur je natuurlijk medio november naar redactie@eendeei.nl, zodat je bij ieder toiletbezoek je eigen Eend kunt bewonderen.



Gezien tijdens de wandeling door historisch Dordt richting het Grotekerksplein.

in de buurt Delft

Uit de digitale krant van Delft (d.d. 17 juli 2024)

Olivier en Nelleke zijn gek op hun oldtimer uit 1964: 'Elke reis is een avontuur'

door Celine van Haaren

Delftenaren Olivier en Nelleke Faivre hadden niet verwacht zoveel bekijks te trekken met hun oldtimer, een 2CV uit 1964. De twee zijn verknocht aan de eend. Olivier reisde zelfs naar Frankrijk om hem op te halen. "Mensen worden blij als ze ons zien rijden. Ze maken een foto of steken een duimpje op."

In Delft zijn er per duizend inwoners 6,9 oldtimers geregistreerd. Olivier is daar één van. In Frankrijk, waar de 2CV ooit bijzonder populair was, is hij opgegroeid. Nu rijdt hij zelf een 2CV uit 1964 en is hij lid van een gelijknamige club in Rotterdam. "Ik gebruik hem dagelijks om naar mijn werk te gaan", vertelt hij. Met de auto trekt hij veel bekijks. "Er zijn veel mensen die de auto herkennen van vroeger, of er zelf één hebben gehad. Dat is altijd een leuk gespreksonderwerp."

Iconische auto

Het Eendje, ofwel de 2CV, is misschien wel de meest iconische en herkenbare Franse auto. Het model werd ontworpen omdat mensen in Frankrijk een auto wilden die goedkoper en sneller was dan paard en wagen. Daarom gaf Pierre Boulanger, een belangrijke manager bij Citroën, zijn team de opdracht om een simpele en betaalbare auto te maken.

De nieuwe auto moest stevig en licht zijn, met een motor die genoeg kracht had om minstens vier mensen en wat bagage te kunnen dragen. "Dat was de 2CV. Een auto met zo'n fijne vering dat boeren door een weiland zouden moeten kunnen rijden met een emmer vol eieren, zonder ze te breken", vertelt Olivier.

Nostalgie

Voor Olivier zijn de auto's één en al nostalgie. "Mijn eerste 2CV kocht ik in 1994, toen ik nog in Frankrijk woonde. Het was daar gewoon een goedkope auto om te rijden. Maar de auto was niet in goede staat. Daarom kocht ik al snel een tweede." Toen hun tweede dochter geboren werd, verhuisden Olivier en Nelleke naar Nederland. "Ik ging op zoek naar een auto en liep de garage binnen. In de hoek zag ik

een lichtgrijze Citroën 2CV staan uit de jaren 80. Toen dacht ik: waarom ook niet?"

Die Eend, uit de jaren 80, wekte zijn interesse naar dit soort auto's. Hij sloot zich aan bij een 2CV-club ('t Eendeëi, Red.) en kwam zo meer en meer te weten over de oldtimer en de restauratie daarvan. Nu klust hij een paar uur paar week met vrienden aan zijn eigen en andere oldtimers.

Een oldtimer uit Frankrijk

"Vier jaar geleden kocht ik een Eend uit 1964 in Frankrijk. Hij had wat restauratie nodig, maar was in redelijk goede staat", zegt Olivier. Hij was onder de indruk van de auto omdat het een ouder model is. "Daar zitten kleine motoren in en dat maakt het extra uitdagend."

De auto was ooit van een rijke Franse dame. "De verkoper had hem van zijn tante geërfd. Zij reed er één keer per jaar mee naar Zwitserland." Samen met een mede Ei-lid reed Olivier met een aanhanger naar Frankrijk om de auto te halen. Inmiddels is de auto klaar om



langere afstanden mee te reizen. "We willen graag naar Spanje of Zuid-Frankrijk. Daar doe je wel wat langer over, want de auto rijdt maximaal 90 kilometer per uur. Je reist dan echt in kleine etappes."

Olivier en Nelleke bij hun 2CV uit 1964

(Foto's: Celine van Haaren)





ZELF EEN CARAVAN MAKEN VOOR ACHTER JE EEND



GERM HOSPER: "EEN LEUKE TIJDS-BESTEDING NA JE WERKZAME LEVEN"

De start was de aankoop van een vaal paarse Besteleend, een AK 400 gekocht bij de voor velen bekende Boudewijn uit Weesp.

In overleg met de eigenaar van de Citroën-garage "van Toen" uit Oldemarkt heb ik deze in goede technische staat verkerende besteleend gekocht. Hij (Bart) is begonnen met enkele technische zaken te verbeteren en toen kon ik los met de koets.

Er moest wel wat gebeuren aan het koetsgedeelte maar dat gaf ook mogelijkheden. Ik ben een man van origineel maar dan nét wat anders. Het meeste wat opvalt is de nieuwe kleurencombinatie.

Daarna heb ik de mogelijkheid gemaakt om er met 2 mensen in te kunnen slapen, een bed van 195 x 140 breed was erg mooi, Maar in de praktijk was het te hoog. Het idee om met de Eend op vakantie te gaan bleef en daarna kwam het idee om een klein karavaantje / teardrop / Drupke te maken, die achter de Eend kan. Na een paar maanden Pinteresten en diverse schetsen ontstond het idee van wat het nu is geworden. Diverse ontwerpen en door praktijkaanpassingen is het eerste model nog wel wat gewijzigd.

Het is een zoektocht om de juiste materialen te kopen die ik in het hoofd had.

De caravan heeft ook de maten van het plaatmateriaal, aluminium, afwerkprofiel etc. die ik in de buurt kon kopen. De basis is een nieuwe boottrailer, waar alle onderdelen met constructie-beugels aan vast zijn gemonteerd. Dit om later ook nog de juiste plaats te bepalen van de opbouw en het juiste gewicht te krijgen op de dissel van de trekhaak. De constructie moet wel stevig en sterk zijn maar niet te zwaar allemaal. Overal waar mogelijk is isolatie geplaatst want het moet in de caravan niet vochtig worden. De buitenkant is helemaal bekleed met een 1 mm dikke plaat aluminium en

Noot van de redactie

OVER SLEURHUTJES

Geweldig, die aanhanger van Germ, maar hoe zit 't nou eigenlijk precies met het trekken van een aanhangwagen door een Eend? Kan dat zomaar? Jawel, maar let wel op het gewicht: Op je kentekenbewijs kun je de maximale trekgewichten terugvinden. Staat dat er niet op? Kijk dan op RDW/kentekencheck. Hiernaast zie je het maximale gewicht wat je mag trekken bij een gemiddelde 2CV (uit 1987) Is je aanhanger/caravannetje geremd, dan mag het ledig gewicht niet meer dan 400 kilo bedragen. En onberemd slechts 280 kilo. Natuurlijk is een 2CV6-motortje prima in staat om veel meer te trekken, maar pas op: Mocht er dan iets gebeuren, dan kan een verzekeraar moeilijk gaan doen.

Er is de laatste paar jaar mega-vraag naar lichte sleurhutjes, door de strenge eisen hiervan op elektrische en hybride auto's. Ter voorbeeld: een gemiddelde middenklasser, een Toyota Yaris Hybrid, mag slechts 350 kilo trekken en bij een C1 is het zelfs verboden een trekhaak (m.u.v. een fietsendrager) te monteren. Alleen de hele dure elektrische auto's mogen en kunnen een zwaardere caravan trekken. Let dus ook op als je even een boedelbakje wilt huren, die zijn snel te zwaar, zeker als je er een wasmachine op zet.



Populair zijn tweedehands Eriba Pucks vandaag de dag. Een paar jaar geleden kocht je die nog voor pakweg 1000 euro, maar doen nu



afwerkprofielen. Het plan was om hem te wrappen in dezelfde kleuren als de Eend. Maar ik vond het aluminium ook erg mooi en toen ben ik een 'aantal' uren aan het poetsen geweest. Ik laat hem eerst zo en misschien ga ik hem deze winter wel wrappen. Wat ik wel leuk vind is om van de achterkant van de Eend een foto te maken en die afdruk op de teardrop te wrappen. Als je er dan achter rijdt, lijkt net alsof je achter de Eend rijdt. (Daarom heb ik de achterkant recht gemaakt i.p.v. half rond.) Al met al is het prima gelukt en na een week proefkamperen zijn we erg tevreden.

PS, wil je meer weten of komen kijken in Heerenveen dan mag je me altijd bellen, appen of mailen. 0630872384 / germhospers@hotmail.com



RDW

Kentekencheck

CITROËN

2 CV 6 CLUB S6

Gewichten

G	Massa rijklaar	660 kg
	Massa ledig voertuig	560 kg
F.1	Technische max. massa voertuig	930 kg
F.2	Toegestane max. massa voertuig	930 kg
F.3	Maximum massa samenstel	Niet geregistreerd
O.1	Aanhangwagen geremd	400 kg
O.2	Aanhangwagen ongeremd	280 kg

het veelvoudige daarvan. Logisch, de Eriba weegt maar 415 kilo en is dus zeer geliefd. Kan achter de Eend, zolang je er maar geen zware elektrische fietsen en dergelijke inpropt. Ook gebruikte 'Camplet vouwagens' (leeg gewicht 250 kilo) zijn zeer gewild. Ooit kreeg je die voor een flesje wijn van de buurman, nu ben je zomaar 10.000 kwijt voor een tweedehandsje. De caravanmarkt is duidelijk ingesprongen in de markt van lichte caravans en er zijn talloze leveranciers. Google maar eens... N.B.: Is je caravan 750 kilo of lichter? Dan krijgt deze hetzelfde kenteken als het trekkende voertuig. (witte platen) Ofwel: Het idee van Germ om er zelf een te bouwen is zo slecht nog niet!



De Gobanna (255 kilo)



Airdrop

voor u uitgeknipt:

ONDERZOEK: MENSEN MET EEN HOOG ÓF JUIST LAAG IQ RIJDEN DEZE AUTOMERKEN:

Wie slim is, rijdt Skoda! Ken je die uitdrukking? Wat blijkt: deze marketingslogan klopt helemaal. Een Engels onderzoeksbureau onderzocht de relatie tussen het automerk dat mensen rijden en hun IQ-score.

Hoogbegaafd

Volgens de Stanford-Binet-intelligentieschaal val je in de categorie 'hoogbegaafd' als je een IQ boven de 130 punten hebt. Gemiddeld genomen hebben de meeste mensen een IQ tussen de 85 en 115. Het Britse Scrap Car Comparison liet 2.000 automobilisten een IQ-test afleggen en vroeg vervolgens in welke auto ze reden.

Skoda

Uit het onderzoek blijkt dat Skoda-rijders het intelligentst zijn van de 22 automerken die in het onderzoek zijn opgenomen. Deze groep heeft een gemiddelde IQ-score van 99. Uit een eerder onderzoek van de Britse onderzoekers bleek dat Skoda-bestuurders ook de bestuurders waren met de minste psychopathische neigingen. Skoda-bestuurders blijven dus in alle omstandigheden kalm en rustig achter het stuur.

Top 10

Suzuki-rijders hebben hun school ook netjes afgemaakt en staan op plek twee, met een gemiddelde IQ-score van 98,09. De top vijf bestaat verder uit Peugeot (98,09), Mini (97,79) en Mazda (95,91). Hieronder staat de top 10:

Merk	IQ-score
1 Skoda	99
2 Suzuki	98,09
3 Peugeot	97,79
4 Mini	97,41
5 Mazda	95,91
6 Toyota	95,76
7 Vauxhall	95,11
8 Mercedes Benz	94,74
9 Nissan	94,71
10 Seat	94,71

Redactie: Een grappig (wat gedateerd) Engels onderzoek natuurlijk, wat we je niet wilden onthouden. Maar we zetten er wel wat vraagtekens bij. Want hoe laag zouden de zwarte SUV-, Pick up trucks-rijders en Tesla-bestuurders wel niet scoren, als die ook in het rijtje waren opgenomen?

Laagste IQ

Dan wil je natuurlijk ook weten welke merken vooral mensen met een lager IQ rijden. BMW-rijders komen niet echt lekker uit de test. Ze hebben een gemiddelde IQ-score van 91,68 punten. Maar ze staan niet onderaan de lijst. Fiat- (90,14) en Land Rover-rijders (88,58) hebben het laagste IQ volgens het onderzoek. Maar vergeet niet: wereldwijd ligt het gemiddelde IQ tussen 85 en 115, dus alle ondervraagden zaten binnen die schaal. Kortom: automobilisten zijn over het algemeen geen dommeriken.

Merk	IQ-score
11 Citroën	94,29
12 Hyundai	93,52
13 Renault	93,41
14 Audi	93,25
15 Kia	93,01
16 Honda	92,88
17 Ford	92,75
18 Volvo	92,40
19 Volkswagen	92,25
20 BMW	91,68
21 Fiat	90,14
22 Land Rover	88,58



Kleur

Er is ook gekeken naar de relatie tussen het IQ en de kleur van een auto. Mensen met een hoger IQ kiezen voor wit, grijs en rood. Minder slimme mensen rijden graag in een groene auto.

Kleur	IQ-score
1 Wit	95,71
2 Grijs	94,97
3 Rood	94,88
4 Blauw	93,60
5 Zwart	92,83
6 Zilver	92,67
7 Groen	88,43

Nou, daar ben dan mooi klaar mee, met je Groene Citroën, als je dit onderzoek mag geloven.



Waarschijnlijk gemaakt met behulp van Artificial Intelligence (Ai) of door een érg vaardige Photoshopper. In ieder geval met een érrug mooi resultaat!! (met dank aan Jannetje, die in 't echt ook best wel zo'n campertje zou willen hebben...

In Vlaardingen,, onder de rook van Rotterdam, rijden nog dagelijks allerhande A-types -in het wild- rond. Deels verklaarbaar doordat de stad in het verleden maar liefst 3 officiële Citroën-dealers had en dus vele trouwe Citroën-rijders. Ook nu tuffen nog diverse Vlaardingers (en Ei-leden) per Eend-achtige door hun woonplaats. Sinds deze zomer is Vlaardingen wéér iets bijzonders rijker. Regelmatig zien en horen de Vlaardingers hem nu voorbijrijden, een prachtige Ami6-Berline. Het plaatselijke huis-aan-huis blad was dat ook opgevallen en wijdde er een mooi artikeltje aan.

Weerzien met de Ami 6 Grand luxe

Vlaardinger Roel Noordam maakte onlangs een bijzonder moment mee. Het weerzien, na bijna vijftig jaar, van de Citroën Ami 6 Grand luxe en dat leverde een mooi verhaal op met een prachtig en emotioneel einde.

DOOR PETER SPEK

“Mijn opa, geboren in 1900, kocht in december 1968 een prachtige witte Citroën Ami 6 Grand luxe bij de gebroeders Zuidgeest aan de Kethelweg,” begint Roel Noordam zijn verhaal. “Een aantal jaartjes later deed mijn opa hem over aan zijn zoon, mijn vader Aad Noordam. Ik heb erg vaak op de achterbank gezeten, achter mijn vader en moeder, samen met mijn broer.”

Plezier

“Wij hebben er veel plezier mee gehad en vakanties mee gevierd. Toen mijn vader een caravan wilde kopen moest deze te lichte auto plaats maken voor een sterkere auto.



■ Vlaardinger Roel Noordam met zijn moeder met op de achtergrond zijn witte Ami 6 Grand luxe, die hij na vijftig jaar weer in bezit kreeg. (Foto: RWM/PS)

Mijn vader verkocht hem voor ongeveer driehonderd gulden in 1975 aan een jong gezinnetje dat er erg blij mee was.”

Lang verdwenen

“Lang verdween de auto uit mijn zicht, maar zo af en toe dacht ik toch, waar is die auto toch gebleven, toen er verhalen werden opgehaald uit die tijd. Totdat ik een aantal jaren geleden op de site van de Rijksdienst voor het Wegverkeer het kenteken intikte van de Citroën Ami 6 Grand luxe. Wat

bleek? Hij reed nog. Via via kwam ik er, na veel speurwerk, achter wie de eigenaar was. Het was een enorm sympathieke man uit Kudelstaart, bij Aalsmeer, die de auto mij gunde als het moment zou aanbreken dat hij die ging verkopen. Om een lang verhaal kort te maken, Ik heb de auto kunnen kopen en vorige week heb ik de wagen weer naar Vlaardingen gehaald en is weer een familiestuk geworden,” besluit Roel Noordam zijn bijzondere ervaring.

En van zo'n leuk berichtje in de mailbox worden we weer vrolijk! Daar doen de vele vrijwillige magazijn- en barmedewerkers het tenslotte voor. Blijfe leden!



Dag bestuur,

Wat een warm welkom voor mij vandaag als nieuw lid. Dat waardeer ik zeer!

De plussen op een rijtje. Een gezellig ogend clubhuis, een ordentelijk en adequaat georganiseerd magazijn, een gastvrije bar en ook nog eens een ruimte waar je binnen sleutelen.

En 'eendologen' van diverse pluimage die mij gevraagd en ongevraagd advies geven en praktisch helpen met mijn eend en mij tegelijk de lol van het zelf aan een schroef draaien gunnen. Top! Ik kom graag weer terug! Fijn weekend!
Bouwe Postma, Oude-Tonge



Hengelo, 5 juli 1996
Een goede persfotograaf heeft zijn camera altijd paraat op de bijrijdersstoel of de achterbank. Je weet maar nooit wat je onderweg tegenkomt. Een 2CV bijvoorbeeld, die bekapt en bezakt richting het zuiden gaat. In een tijd van luxe auto's en dakkoffers is deze vakantiegevoel een bezienwaardigheid die absoluut vastgelegd moet worden. "Zeer waardevol worden ze ergens onderweg aangehouden", schrijft de fotograaf op de achterzijde van zijn foto.

Gezien op een leuke foto-tentoonstelling over 'Vakantie'

EIALLERLEI



WELKOM BIJ DE CLUB!

Sinds de Ei-krant van Zomer 2024 (49/3) hebben zich 6 nieuwe leden en 3 nieuwe donateurs aangemeld.

- | | | |
|------|-------------------------|------------------------------|
| 3417 | Jeffrey de Zeeuw // | 2CV6, 1979 |
| 3418 | Leen Schwagermann // | Donateur |
| 3419 | Annamarie Jongbloed // | 2CV6, 1985 |
| 3420 | Hendrika Hoekstra // | Charleston Rood/ Zwart, 1982 |
| 3421 | Richard van Spronsen // | Donateur |
| 3422 | Bouwe Postma // | 2CV6, 1984 |
| 3423 | Jans den Brave // | 2CV6 Transat, 1984 |
| 3424 | Geert Huiskens // | Donateur |
| 3425 | Henk Middelkoop // | Dyane 6, 1968 |

IN HERINNERING

Arendje

We ontvingen het droevige bericht dat op 8 oktober **Arendje Tijssen** is overleden. Jarenlang was ze een bekend gezicht bij het Eendeei, met haar rode 2CV Spécial. Ze deed met veel plezier de ledenadministratie, hielp in de bar en kluste mee aan de Ei-opstallen.



Arendje was de moeder van Clublid Dirk Sinnema, die samen met zijn vriendin door een tragisch ongeluk om het leven kwam. Haar Eend was die van Dirk, die zij, totdat ze naar Sneek verhuisde, ter herinnering aan Dirk, altijd trouw is gebleven.

We wensen haar dochter en schoonzoon, Barbara en Pieter en haar vriend Henk veel sterkte toe met het verlies van een lieve en bijzondere vrouw.



Namens het Ei-bestuur en alle leden die Arendje goed hebben gekend.

UITNODIGING

Agenda A.L.V. van Vereniging de alternatieve garage 't Eendeï op zaterdag 23 november om 10.30 uur

1. Opening en welkom
2. Notulen ALV d.d. 17 februari 2024
3. Concept begroting 2025
4. Kandidaat bestuursfunctie (Techniek)

5. Bijpraten over de huisvesting
6. Rondvraag
7. Sluiting

De definitieve Agenda staat uiterlijk 16 november op de site.



Benoeming BESTUURSLEDEN/VERKIEZINGEN Toelichting op agendapunt 4

Omdat Leo Leenders is teruggetreden als bestuurslid is het bestuur is op zoek gegaan naar een vervanger voor Leo. We hebben Arie Hubregtse bereid gevonden om toe te treden tot het bestuur. Arie heeft al een rol als sleutelhulp en vervult sinds eind september de rol van bestuurslid “Techniek” ad interim. Het bestuur draagt Arie Hubregtse tijdens de ALV dus voor als nieuw bestuurslid van 't Eendeï



Arie Hubregtse stelt zich voor

Beste leden,

De titel zegt het al, ik ben Arie Hubregtse, 57 jaar en samen met mijn partner Monique woonachtig in Nieuwerkerk aan den IJssel. Mijn zoon van 28 en Monique haar dochters van 27 en 25 zijn inmiddels het huis uit en zijn hun eigen leven aan het opbouwen. In maart 2025 hopen wij voor de eerste keer trotse grootouders van een kleindochter te worden. In het dagelijks leven ben ik directeur bij een

dag regelmatig aan de Helmontstraat te vinden als sleutelhulp. Tevens heb ik afgelopen jaar bijna alle trainingen gevolgd binnen 't Ei om mijn kennis en ervaring weer even bij te spijkeren.

Waarom bijspijkeren?

De liefde voor het A-type is al begonnen op mijn 14de. Vanaf die periode ben ik 10 jaar lang, naast mijn schooltijd, als zaterdag- en vakantiehulp werkzaam geweest bij een klein bouwbedrijf in

Toelichting op agendapunt 5

Bijpraten over de huisvesting van 't Eendeï

In de zomeruitgave 2023 van de Ei-krant heeft een heel artikel gestaan over de huisvesting van 't Ei in de toekomst. Het uitgebreide stuk eindigde met: “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 kennissen 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”

Helaas zijn er geen reacties binnen gekomen over vergeten landgoederen en lege schuren van suikeroompjes. Intussen gaat de tijd natuurlijk verder en geven we hier een overzicht van de stand van zaken:

Zienswijze

De gemeente Rotterdam maakte het bestemmingsplan bekend voor het M4H gebied, waar wij deel vanuit maken. Er bestaat dan de mogelijkheid om een Zienswijze in te dienen. Natuurlijk heeft het bestuur vorig jaar een Zienswijze ingediend.

In deze uitgebreide Zienswijze staat algemene info over 't Ei. De hele korte samenvatting staat hieronder puntsgewijs.

Huisvesting en onze toekomst.

- Wij vinden dat er ruimte moet zijn voor onze vereniging in het M4H gebied.
- 't Ei is pro actief aan de slag gegaan om het huisvestingsprobleem aan te pakken, maar is niet succesvol geweest bij de politieke Rotterdamse partijen en de ontwikkelaars van het M4H gebied.
- 't Ei wordt bedreigd in haar voortbestaan als er geen alternatieve huisvesting mogelijk is.
- De gemeente is in het lange bestaan van de vereniging altijd een goede partner geweest

Dordrecht. Dit bedrijf had 6 AK350/400/Acadia-ne's als bedrijfswagen rondrijden en die moesten natuurlijk gerepareerd, onderhouden en gespoten worden. Een mooie rol voor mij waarbij ik veel ervaring heb opgedaan mede door de ondersteuning van “de Eendenman” van Dordrecht en bij velen wel bekend te weten Herman Hogendoorn. Vanaf mijn 17de tot mijn 24ste heb ik zelf ook 2 Eenden gehad waaraan ik veel heb gesleuteld. De liefde voor de A-tjes is nooit weggeweest maar een periode heb je andere prioriteiten in je leven tot 5 jaar geleden het weer begon te borrelen en hebben wij de Charleston aangeschaft en zoals u heeft kunnen lezen is het niet bij 1 Eend gebleven.

Genoeg te doen dus en dan toch in het bestuur van 't Eendeei?

Deze vraag krijg ik regelmatig vanuit mijn omgeving en daar kan ik alleen maar positief op reageren. Ik vind het leuk om met mensen bezig te zijn en iets met elkaar op te bouwen. Zo ben ik 5 jaar lang voorzitter geweest van een Inloophuis voor mensen die leven met kanker genaamd Camino in Nieuwerkerk aan den IJssel en hebben wij met een groep vrijwilligers een pand verbouwd tot inloophuis en het voor elkaar gekregen om de groep vrijwilligers te laten groeien van 15 naar 50.

Eigenlijk kon ik dan ook geen nee zeggen op het moment dat Paul Otto mij benaderde voor de rol van bestuurslid Techniek. Ik verwacht dat ik vanuit deze rol een toegevoegde waarde kan zijn voor onze vereniging.

Ik kijk er dan ook naar uit om vanuit deze rol, samen met het bestuur, alle vrijwilligers en de actieve leden onze vereniging in beweging te houden, kennis wordt overgedragen en er zorg voor te dragen dat er zoveel mogelijk A-types op de weg blijven.



- en we vertrouwen erop dat zij dat in de toekomst blijven.
- Wij willen altijd overleggen, meedenken enz.

September 2024

Hieronder lees je de reactie, wederom puntsgewijs, die n.a.v. de Zienswijze in september bij ons binnen kwam:

Reactie op de Zienswijze

- De maatschappelijk-culturele waarde meerwaarde van de vereniging wordt onderschreven.

lees verder op de volgende pagina

Bijpraten over de huisvesting van 't Eendei

- Als de gebiedsontwikkeling van start gaat moet de vereniging op zoek naar een andere locatie.
- De vereniging is daar zelf verantwoordelijk voor.
- De gemeente moet zich houden aan een eerlijk speelveld en gelijke behandeling van alle partijen, het zogenaamde Didam-arrest.
- De gemeente wil zich blijven inspannen voor het vinden van een geschikte locatie.
- Er wordt voorgesteld onze zinswijze ter kennisgeving aan te nemen.

Oktober 2024

Het is mogelijk om n.a.v. de reactie van de gemeente op een hoorzitting nog in te spreken. Dat hebben wij gedaan. De korte samenvatting staat hieronder puntsgewijs.

- Fijn dat de maatschappelijk-culturele meerwaarde van onze vereniging wordt erkend.
- 't Ei is pro actief aan de slag gegaan om het huisvestingsprobleem aan te pakken, maar is niet succesvol geweest bij de politieke Rotterdamse partijen en de ontwikkelaars van het M4H gebied.
- Het klinkt heel logisch dat wij zelf verantwoordelijk zijn voor het zoeken naar een nieuwe locatie. Wij hebben ook zelf het initiatief genomen!
- 't Eendei is een financieel gezonde vereniging, maar zoals u weet zijn commerciële onroerend goed prijzen dermate hoog dat dit niet door de vereniging is op te brengen. Helaas een doodlopende weg.
- Wij zouden ook blij zijn met een perceel grond (met nutsvoorzieningen) waarop wij bijvoorbeeld een nissenhut en onze containers kunnen plaatsen. U ziet, wij willen van alles om onze vereniging niet te moeten opheffen.
- Wij vinden dat de gemeente ons bijna 50 jaar goed heeft ondersteund en vinden het ook een morele plicht van de gemeente om die ondersteuning te blijven bieden.
- Wij willen graag overleggen, meedenken enz.

Tot slot

Al met al zijn we dus nog volop bezig met huisvestingsproblemen. Het houdt de gemeenteraden behoorlijk bezig, zullen we maar zeggen. We worden er best een beetje moedeloos van.

Maar wat blijft staan is de oproep in de Ei-krant van vorige zomer... "Wie van jullie weet mogelijkheden die we kunnen onderzoeken of heeft kennis van met een grote schuur die al 10 jaar leegstaat, of??? Kortom, concrete suggesties, zijn heel erg welkom. Laat het alsjeblieft weten aan: bestuur@eendei.nl"

Voor wie de complete Zienswijze (juli 2023), reactie hierop (sept 2024) en complete tekst van de hoorzitting (okt. 2024) wil lezen: mail met bestuur@eendei.nl, dan sturen we je hem toe.

Bestuur 't Eendei



Ei-PROMOTIE TIJDENS de TOUR des Femmes



meer foto's vind je op onze website (flickr)



Onze voorzitter Paul kreeg een erg leuk verzoek van het Eendenvoerbedrijf 'Eendentours Westland' uit Naaldwijk: ze gingen met hun Eenden meedrijven in de promotie-toet van de 'Tour de France Femmes'. Of er misschien wat eendrijders van het Eendei waren die bereid waren om in hun Eenden mee te rijden in de promotiestoet. De 'Tour de France Femmes' zou 12 augustus van start gaan met de etappe 'Rotterdam- Den Haag'. We waren in de veronderstelling dat we het hele parcours voorop zouden rijden, inclusief de primeur van de Blankenburgtunnel, maar we sloten aan bij Maassluis-West, tot de grens met Den Haag. Ook leuk trouwens. 's Morgens rond 12 uur verzamelden we bij de Eendentours Westland. Ook Saskia, Guido en DirkJan waren van de partij. Omdat er voldoende chauffeurs

waren konden er ook 3 'eigen Eenden' meedrijven. Paul, DirkJan en ik reden met onze Eenden, versierd met magneetstickers en een zonnedak van het Eendei. We kregen een geel 'Tour de Femmes' t-shirt, het thema was dus geel. Na koffie met een 'Tour de France Femmes'-taartje gingen we in 2 groepen naar 2 verschillende startplaatsen, een soort estafette dus. Naast de Eenden reden er ook solexen en amateur-wielrenners mee. Er stonden veel toeschouwers langs de weg die ook enthousiast naar ons zwaaiden. Na ongeveer een halfuurtje rijden gingen we aan de kant van de weg staan en konden na circa 20 minuten het damespeloton voorbij zien flitsen. En daarna de volgauto's met reservefietsen. Alles bij elkaar een erg leuke ervaring!
Jacqueline Vos

Bad Boa's scène 74

Een paar weken geleden was de van Helmontstraat afgesloten voor een filmisch avontuur, Mad Max waardig. Er werden opnames gemaakt voor de Netflix-film Bad Boa's met in de hoofdrol onze eigen Jandino Asporaat. Zonder het script te hebben gelezen verwacht ik een persiflage op de Bad Boys films met o.a. Will Smit. Het terrein van het Ei wordt gebruikt voor een zinderende achtervolging van een Fat Bike door een Boa op een kart. Heel realistisch. Natuurlijk was ook uw Razende Reporter aanwezig en heeft als een Wild Life filmer het geheel gadeslagen vanuit een goed gecamoufleerde uitzichtpost. In dit geval de beste leed van Jeroën die in een hoek van het terrein geparkeerd staat en/of wacht op terugkeer naar de natuur.

Leuk is het om te zien hoe in de loop van de dag diverse oefenrondes gereden werden door stuntmannen (m/v), voordat er eindelijk diverse rondes met een camerawagen volgden. Om mooie plaatjes te schieten vraagt het blijkbaar om hetzelfde geduld zoals ik die door enthousiaste vogelaars zie opbrengen in de Biesbosch. Ook uw (inmiddels uitgeraasde) reporter moet geduld oefenen voordat hij eindelijk al het beoogde wild kan vangen in één mooi shot.

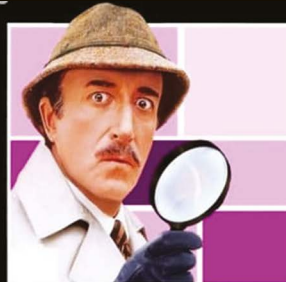


Geframed in de karakteristieke vorm van het 2CV-bestuurdersraam. Let ook op de prominente aanwezigheid van de deux van onze éminence grise.

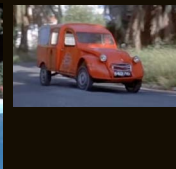
Als een heuse Richard Attenborough kan ik u meedelen dat voor de juiste filmische conceptie, bij het filmen van de achtervolging, de snelle scène-opnames gevolgd worden door veel langzamere opnames met de hoofdrolspeler in close up. Die opnames worden verscheidene malen herhaald. De hoofdrolspeler rijdt solo, van een echte achtervolging is bij het maken van de opnames helaas geen sprake. Maar dat mag de pret niet drukken, aan de montagetafel zullen ze de diverse soorten opnames wel mixen om de illusie van een hoge snelheidsachtervolging te wekken. We gaan het zien ergens in 2025. En nu maar hopen dat scène 74 het gaat halen in de directors cut. Jurgen.

EI-FILM INTERNATIONAL PRESENTS: Op Zaterdag 23 November 2024

In De Cinema-Bar van 't Eendei - Van Helmontstraat 11-13 Rotterdam



THE RETURN OF THE PINK PANTHER



Over Camerawagens...



De Eend is een geliefde auto in de film. In vele honderden films speelt hij een belangrijke rol. Maar ook achter de camera was en is hij, dankzij de stabiele wegligging, nog steeds favoriet als camerawagen. Even naar Youtube googlen (Brigitte Bardot... of James Bond 007... Monsieur Hulot... of desnoods 'Flodder') en je begrijpt waarom.



UITNODIGING

voor alle leden en aanbidders van 't Eendei



Programma:

18:00 diner, €5,- p.p.

menu : gevulde vegetarische maaltijdsoep met brood, smeersels, toetje en koffie

Graag vooraf per mail opgeven of je komt eten:

evenementen@eendei.nl.

18:30 voorfilm en kletsen (niet door de film)

19:30 HOOFDFILM

inclusief pauze en knagerij

organisatie

SIMONE+JURGEN

CINEMA

Het PERFECTE PLAATJE...



De vrouw van Paul van der Veen wilde even uitwaaien en heeft dus ff zijn Eend 'gejat'



Van Petra uit Rijswijk kregen we deze mooie oude ansichtkaart uit Delft opgestuurd. Een Eend, schots en scheef geparkeerd voor het toenmalige Hippolytus ziekenhuis. Gedateerd 1962. Zo te zien typisch een speedgeval (Ojé... Een Wee!) Dat zou nu echt niet meer lukken, pal voor de deur gratis parkeren voor een ziekenhuis. En ook al is het hoge nood, dan kun je toch mooi met je nieuwe wereldburgertje een taxi nemen naar huis, want dan is je auto allang weggesleept door Parkeerbeheer. Zelfs hoogzwangere Eendjes.

Veel Ei-leden snappen, mede dankzij de Ei-cursussen, zo ongeveer wel waar de meeste draadjes onder de motor-kap en achter het dashboard voor dienen, maar elektra blijft toch een vak apart en de angst voor kortsluiting spookt de A-technen altijd door het hoofd... Een doorgebrand lampje vervangen lukt meestal wel. Maar welk stekkertje moest er nou ook weer op de reservebobine (die je, zoals bekend, altijd bij je moet hebben voor het geval de bobine te heet wordt en je Eend het niet meer doet) Met diep respect dus voor de Elektra-technen binnen ons Ei, die het zweetdruppelloos rigoreus durven aan te pakken. Neem nou **Jurgen en Peter**, die zelf een compleet nieuwe kabelboom tekenden en knutselden om van een 6 Volts Eend een 12 volts exemplaar te maken. Ga er maar aan staan! Hieronder en op de volgende pagina's een uitgebreid verslag, ter leering ende vermaeck...

In Februari zijn Peter en ik begonnen om een nieuwe draadboom te maken voor zijn 2CV 1957 met een upgrade naar 12 Volt, van een 3tje naar een zesje en een verlanglijst aan (ongewenste) moderniteiten. En hoewel we in eerste instantie 'het wel even zouden doen', bleek al snel dat we met de 'uit de losse pols' methode onze hand zouden overspelen. (lees ook deel 1 van dit project in het lentenummer van dit blad)

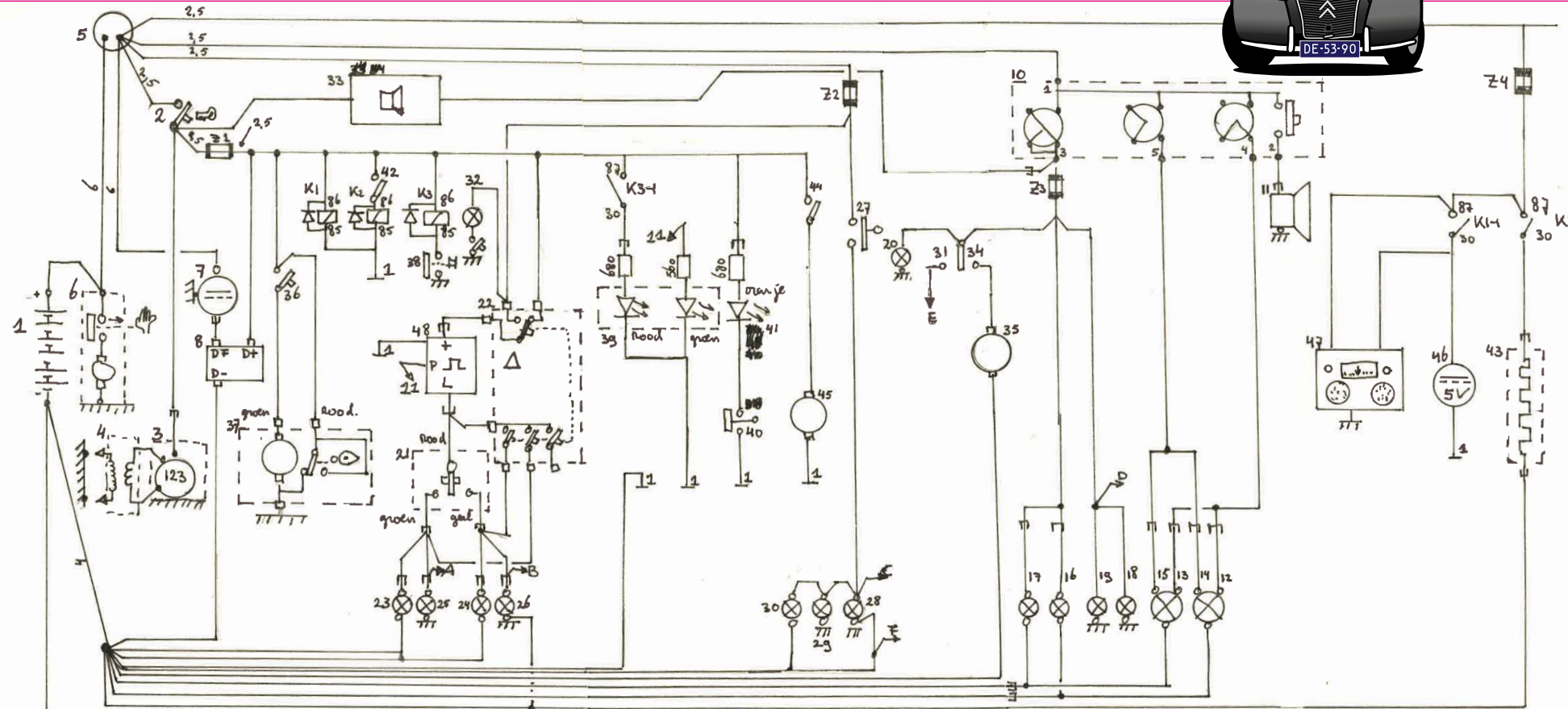
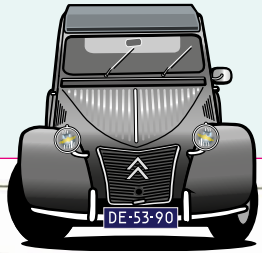
Dus, terug naar de tekentafel en dan maar een gedegen aanvliegroute. Een route waar die we graag willen delen voor al diegenen die een zelfde dwaling willen begaan. Maar waarom zou je überhaupt zelf een draadboom willen maken, als er gewoon nieuwe te koop zijn via het magazijn. Welnu: het elektrisch schema is nogal veranderd over de jaren. Afhankelijk van uitvoering, wetgeving en fabriek waar La Deux is gemaakt, veranderde het elektrische schema. Dus een nieuw gekochte draadboom past niet op een 2cv uit 1957, neem je ook de modificaties naar 12Volt, het 6-je en de Sinterklaaslijst mee, dan blijft als enige optie over: zelf maken.

- En wat is dan de juiste (...lees onze) route? Wel, na enige dwalingen zijn we op deze stappen gekomen:
1. Kies een origineel schema dat zo dicht mogelijk komt bij wat je wilt realiseren. Hoe dichter je bij een origineel 2CV schema blijft, hoe eenvoudiger het is om iemand te vinden die later eventuele reparaties kan doen, of storingen kan oplossen.
 2. Maak een lijst met alle elektrische componenten (zoals lampen, dynamo, Sint cadeau's, etc).
 3. Bereken hoeveel stroom die individuele

Over draadbomen...

DEEL 2 (deel 1 las je eerder in de voorjaars-editie (nr. 2) op pagina 11)

Jurgen legt het allemaal uit



Trekhaak		
Label	Omschrijving	Kleur
A	Knipperlicht rechts	Groen
B	Knipperlicht links	Geel
C	Remlicht	Rood
D, VII	Nummerplaat	Wit
E, VI	Mist achterlicht	Blauw
F, V	massa	Zwart

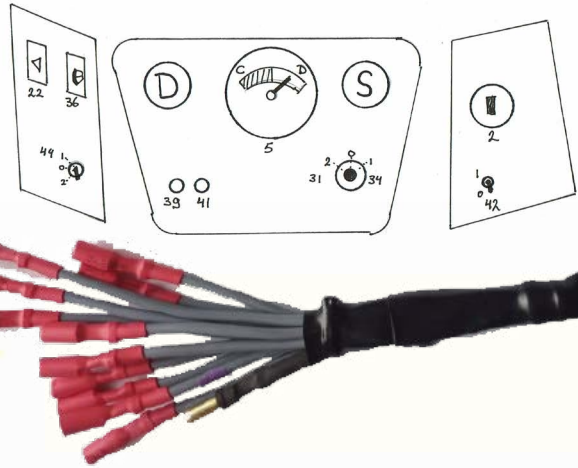
Koplamp steun		
Label	Omschrijving	Kleur
	Massa verlichting	Zwart
	Stadslicht	Rood
	Dimlicht	Geel
	Grootlicht	Groen
	Massa knipperlicht	Zwart
	Knipperlicht links	Wit
	Knipperlicht rechts	Wit/Geel

Kabelboom rechts		
Label	Omschrijving	Kleur
	Knipperlicht rechts	Geel
	Achterraut verwarming 12V	Blauw
	Remlicht	Zwart
	Massa	
	Mistlamp trekhaak	
III	Loze draad dashboard>achter	

Kabelboom links		
Label	Omschrijving	Kleur
	Knipperlicht links	Wit
	Achterraut verwarming massa	Groen
	Binnenverlichting	Geel
	Nummerplaat	Blauw

Zekeringen		
Label	Omschrijving	Kleur
Z1	Signaleringen, ontwaseming	Geen
Z2	Alarm- & rem- lichten	Zwart
Z3	Stad- & mist- licht, sproeier	Groen
Z4	Radio, USB, Achterraut verw.	Geel

Nr.	Omschrijving
2	Contactsloot
5	Laad indicator / Ampere meter
22	Alarmlicht
31	Mistlamp (trekhaak)
34	Ruitensproeier
36	Ruitenwisser
39	Oliedruk & Knipperlicht
41	Remolie niveau
42	Achterraut verwarming
44	Voorruit ontwaseming
D	Niet aangesloten
S	Startermotor (mechanisch)



Project : DE-53-90	
Omschrijving : Elektrische installatie Citroën 2CV 1957.	
Ombouw naar Motor 602 CC. Boordnet : 12[V] / 30[A]	
Basis schema volgens Citroën 2CV vanaf 1981.	
Uitbreiding met achterraut verwarming, USB lader, radio, voorruit ontwaseming en trekhaak voorbereiding.	
Uitvoerder 1 : P. van Steenpaal	Datum : 2024-03-22
Uitvoerder2 : J. Ostheimer	Status : As Build
Getekend : J. Ostheimer	Aantal blz : 02
Tekening nummer : 2024001	Blad : 02

De kleuren van de LED's zijn volgens de Citroën's (wettelijke?) standaard uit 1985. Waarbij we de oliedruk en knipperlicht combineren in een 2 kleuren LED.

Wat nu rest is een grondige bestudering van het schema zoals te zien in de Centerfold. Helaas zijn er nog 2 relais toegevoegd. K2 om achterraut verwarming te schakelen, de kleine schakelaar (42) die Peter discreet in zijn dashboard heeft verstopt, kan de benodigde 7 ampère niet schakelen. Het relaiscontact kan dat wel. K3 was noodzakelijk omdat de 2-kleuren-LED (39) die oliedruk en knipperlicht indicatie combineert, een gezamenlijke massa aansluiting heeft, en de oliedruksensor ook naar massa schakelt. Let ook op de massa. Net als Citroën hebben we diverse massa draden gelegd zodat we minder afhankelijk zijn van de koets als geleider. Want, als je dan toch een originele 2CV uit 1957 verpiemeld, dan kun je het maar beter goed doen! Zo dat was stap 1.

Dan stap 2, 3 en 4. Dat lijstje met gebruikers, hun verbruik en onderlinge samenhang. Dat is een soort menu kaart voor je gezin. Wie zijn er, hoeveel eten ze en waar zitten ze aan de tafel. Bij ons in het gezin belangrijk, want de éne zoon eet dubbel zoveel als de ander en daarnaast zijn er, vanwege spreken met consumptie, mensen die ik niet tegenover me wil hebben...

Voor onze 2CV ook belangrijk, want we willen niet teveel stroom door de bedrading laten gaan met als risico het smelten van de isolatie. Met enige basis formules uit de natuurkunde ($U=IxR$, $P=UxI$ enzo), komen we op de stroom per gebruiker zoals in de lijst. Dit is natuurlijk een benadering want de spanning in de Eend loopt op tot 14.4 volt of zelfs rond de 20Volt als je spanningsregelaar kapot is. Maar uitgaan van een spanning van 12 volt, is doeltreffend genoeg om uit te vogelen of je uitkomt met je draden van 1,5 mm kwadraat, of dat er dikkere draad in moet. De nummers van de gebruikers vind je in de eerste kolom, en die corresponderen met de symbolen in de Centerfold. In dit feest hebben we niet helemaal de Citroën standaard gevolgd, maar in een aantal gevallen dikkere draad dan nodig gebruikt. Dit om reden van beschikbaarheid. Let op : dikker mag wel, dunner niet!

Nog wel interessant is dat niet alle gebruikers tegelijkertijd gebruikt kunnen worden. Onze dappere Dynamo levert een verbazingwekkende 30 Ampère, maar helaas tekort voor

lees verder op de volgende pagina

Laten wij beginnen bij stap 1. Als uitgangspunt hebben wij het schema van de 2CV vanaf 1981 gekozen (Bron : Haynes owners manual Citroën 2CV blz 192). Waarom? Nou, dat was het meest moderne wat we konden vinden, voldoende aan de wettelijke regels van de laatste gebouwde Eenden. En verder geheel passend aan eisen van het 6-je. Wel waren er diverse zaken die niet op dit project van toepassing waren. Bijvoorbeeld de brandstofniveaumeter, in 1957 was dat gewoon een peilstok, of zoals de Amerikanen in Hazard County zeggen een 'dipstick'. Ook de grootlicht indicator was toen nog niet uitgevonden.

Upgrades als een alarmlichtschakelaar en knipperlichtindicator mochten wel blijven. Ook wat andere nareigheid zoals USB, ach-

terrautverwarming en autoradio (alsof hare Citroënhed al niet genoeg herrie maakt van zichzelf) moesten een plekje in het schema vinden.

Daarnaast was het een harde eis dat de laadindicator, en in 1957 was dat nog een echte Ampère meter, prominent en functioneel in het dashboard moest blijven. Die is dus in het schema in gefröbeld. (Werkwoord naar het werk van de Germaansche kleuterschool oprichter Dr. Fröbel.) Kun je nagaan op welk niveau ons werk is uitgevoerd.

We hebben wel gekozen om de niet essentiële toevoegingen te voorzien van een eigen zekering (Z4). Gaat daar dan iets mis, dan blijft de auto functioneren zoals monsieur Boulanger dat bedacht heeft.

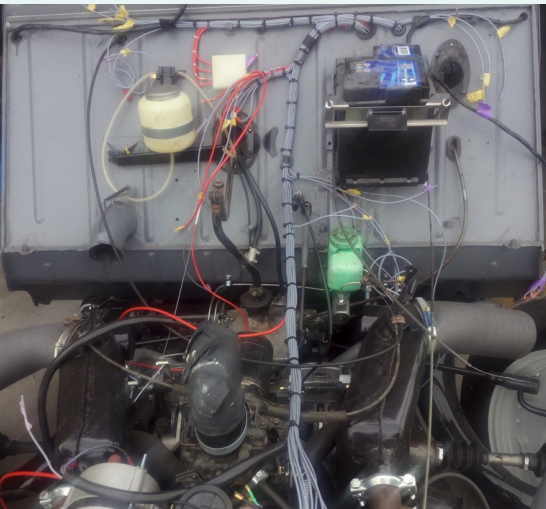
Ook wordt die extra zooi afgeschakeld zodra het contact uit staat, blijven we in gedachten dicht bij de oorspronkelijke eis van eenvoudige bediening zodat de boerin ook met de auto weg moet kunnen. We lossen dit op door een relais (K1) toe te voegen. Alleen als het contact aan staat krijgt de spoel stroom en verbind 12V door naar USB lader radio.

Toch zijn er ook een paar aanpassingen aan het dashboard. Een indicatie van oliedruk, knipperlicht en remvloeistofniveau. Dat vinden we nu essentieel, maar waren niet aanwezig in 1957. Een tweetal elegante LED's (39 en 41), discreet geplaatst, zorgen voor deze belangrijke informatie. Elders in dit blad wordt uitgelegd hoe je die zelf in je 2CV kunt plaatsen.

onze obesitas installatie die een ruime 32 Ampère nodig heeft, zie de regel 'Totaal', kolom 'stroom gelijktijdig ...' Gelukkig zullen we niet vaak oehoe-oehoe-oe-rend hard rijden met grootlicht, achterrautverwarming aan en de stereo op 10. Dus in de praktijk zal het wel goed komen.

In elk geval zal de laadstroom indicator aangeven of de radio zachter gezet moet worden en de stoelverwarming uit.

Nog even rekenen hoeveel stroom er door elke zekering gaat bij normaal gebruik, zie de laatste 4 kolommen. En dat valt best mee omdat we verdelen over 4 zekeringen. (zie de



Centerfold). En dan komt het moment waar-
om we moeten definiëren hoe groot elke ze-
kering moet zijn. We zijn daarin pragmatisch.
De zekeringen zijn tenslotte alleen om de
bedrading heel te houden en daardoor brand
te voorkomen. Omdat de kleinste diameter
draad 1.5mm kwadraat is, kiezen we voor
alle zekeringen een waarde van 15 Ampère,
de maximale stroom die de draad aan kan.
Daarmee is de draad beschermd tegen smel-
ten van de isolatie. Is ook makkelijk voor het
doosje met reservelampjes en zekeringen.

Nu hebben we diverse zaken toegevoegd die niet in het standaard dashboard uit 1957 zitten. Dus een extra schetsje van de diverse knopjes, schakelaars en lampjes en hun relatie tot het elektrische schema kan zinvol zijn voor toekomstige gebruikers en eventueel storing zoeken.

Verder is het handig om op de tekening de diverse stekker enclaves op te lijsten. Dat geeft meer handvatten bij toekomstig onderhoud en storingen die zo kenmerkend zijn voor onze auto's. Gelukkig kwam ik er pas later achter dat er een officiële kleur-codering-van-Citroën bestaat....

En als kers op het toetje een spreuk van mijn oma zaliger: 'Gekken en dwazen schrijven hun namen op muren en glazen'. Vol trots prijken onze namen op de schematekening.

Dan kunnen we nu overgaan tot **tatsächlich** der Draadbaum konstruieren,

stap 5 en stap 6.

Het trekken van de bedrading is niet moeilijk, maar helaas wel veel werk. Het helpt om dat

vooral over een paar dagen uit te smeren.
Vind ook je rug erg fijn...
Het omzetten van ener schematic naar een
werkelijke 3D draadboom vraagt om de nodi-
ge beslissingen.

Als je nauwkeurig kijkt naar de curves van de Centerfold, dan zie je bijvoorbeeld het zwoele lijnen spel van de massa draden. Er blijft nog iets te raden over, namelijk hoe ziet die aansluiting er in de praktijk uit. Ten eerste is er de aansluiting van de minpool van de accu naar de versnellingsbak, weergegeven met het 'gestel symbool'. Die is onveranderd! Dan is er 1 massa draad van de accu naar de massa schroef op de koets. Daar komen een hele berg massa draden van gebruikers bij elkaar. Een aantal gebruikers op het dashboard, delen een gezamenlijke massa draad weergegeven als met het symbool voor een aardpunt met nummer '1'.

Ook de 12Volt aansluitingen na Z1 vragen om een praktische vertaling. Dit is een knooppunt dat Citroën mede oplost door in de draadboom een aantal 12Volt doorverbindingen te maken. Wat in ons geval een overgang van 1 naar 11 draden betekent en wat een flinke bobbel in de draadboom zou opleveren. Voor ons is het beter om een verdeelstuk te maken, dat we verborgen in de ruimte tussen het dashboard en de accubak.

Verdeelstuk 12Volt

De 3 relais die we gebruiken verbergen ook achter de accubak. Op de foto zie het geheel voordat het 'omgeklapt' wordt en achter de accubak verdwijnt.

De draden die we trekken maken we aan de uiteinden iets langer dan strikt noodzakelijk. Het is namelijk makkelijker om er een stuk af te knippen dan bij te knippen... En terwijl de draadboom telkens dikker wordt is het ook lastiger om er geen knopen in te krijgen. Dat doen we met klittenband omwikkeling op regelmatige afstand over de gehele lengte van de draadboom.

Dan komt het moment dat alle draden 'getrokken' zijn. De bundel met draden lijkt qua organisatie nog wat op een bord met spaghetti. Niet echt netjes. We gaan over tot het kammen van de kabelboom.

Stukje bij beetje komen de draden netjes parallel te liggen in een gladde bundel met om de 7 tot 10 centimeter een Tyrapje.

Dan kunnen we eindelijk beginnen met



draden aan te sluiten zodat de verbindingen ontstaan zoals in het schema. Natuurlijk 'met echte' Citroën stekkers, of tenminste lijkend op de Citroën stekkers, zoals we die in het El-magazijn ook hebben. En keurig geïsoleerd met krimpkous.

Dan eindelijk stap 6, we gaan testen. En dat doen we voordat we de draadboom met tape omwikkelen. Want mochten we een draad vergeten zijn, iets tekort zijn of ronduit fout gelegd zijn, kunnen we dat nu nog verbeteren. Als alles eenmaal ingetaped is, dan kunnen we fouten niet meer netjes herstellen. Gelukkig is het mohammedaans werk. Als die een tapijt knopen dan zit er altijd (expres ?) een fout in, want perfectie is voor Allah. Dat vind ik een mooie manier van leven, en gelukkig, er zit inderdaad een fout in. De 12Volt naar de schakelaar voor de voorruit ontwaseming is niet aangesloten op ons mooie onderdeelstukje.

Een paar minuten later hebben we een draaiend 6-je. De proefrit (**stap 7**) volgt een week later als er stoelen in de auto zitten. Geheel zonder deuren of elektrische problemen. Het intapen van de draadboom met periode correcte stoffen-tape, levert een motor compartiment op dat eruit ziet alsof de auto zo uit de fabrieken van Citroën komt. Het had zomaar origineel kunnen zijn.

En dat mag ook wel nadat we tussen de 90 en 100 wkuren in de draadboom hebben gestoken.

Zo en nu een Bavaria. **(stap 8)**
Peter en Jurgen. **(stap 9)**

Over draadbomen 3 de leerpunten

Ervaring is de som van de stommiteiten die je hebt uitgehaald. Wie niets doet, maakt ook geen fouten. Wie geen fouten maakt leert niet. Mooie gezegden uit de praktijk van de zen-beoefenende 2CV-elektriciën. En na het maken van een nieuwe draadboom voor de frankenstein van Peter, ben ik meer ervaren, heb ik meer fouten op mijn geweten en weer van alles geleerd.

Een zenmeester antwoordde eens op de vraag 'Wat heeft u geleerd?'. 'Wat ik geleerd heb vertel ik je niet, want als ik het zou vertellen dan barst je in lachen uit!' Die meester had een dieper inzicht in andermans reactie op stommiteiten en fouten maken. Niet voor niets zijn programma's over stommiteiten van anderen, zoals Ridiculousness, Dashcam Disasters en Funniest home video's; razend populair. Toch wil ik U kond doen van een paar leer- en verbeterpunten, opgedaan tijdens de zennige beoefening van een draadboom bouwen.

Om te beginnen, begin níet zonder eerst na te denken maar start met een tekening te maken... Een opendeur ter grootte van een hangardeur voor een Antonov 225 (*grootste vliegtuig ter wereld*). En terwijl ik dit schrijf, stel ik me voor dat diverse lezers licht snuivend besluiten om de rest van het verhaal terzijde te schuiven, want als dit het eerste leerpunt is, dan ligt de lat wel heel erg laaaaaag.

Die tekening, op geheel 'artisanale' wijze met pen en papier gemaakt, bracht uiteindelijk helderheid in 2 zaken. Als eerste, welke stroomverbruikers komen achter welke zekering. En ten tweede, hoeveel stroom verwachten we dan per zekering. Dat laatste me een beetje hulp van Excel, want hoofdrekenen is niet mijn forté.

Als tweede grote leerpunt, controleer je aannames over elke individuele stroomverbruiker (of stroomleverancier). Juist! Een dynamo van de 2CV levert 30 Ampère en geen 25! Dat heeft gevolgen voor de diameter van het draad van de dynamo naar de accu... Die moet een diameter van minimaal 4mm-kwadraat hebben om die 30 Ampère te faciliteren. De reeds ingebouwde 2,5mm-kwadraat, geschikt voor 25 Ampère, zou op termijn mogelijk zo warm worden dat hij licht geeft en kon er weer uit. Mijn zijknijptang beleefde hoogtijdagen.

Het volgende pijnleerpunt: werk details van opties uit, vóórdat je iemand laat kiezen. In mijn jeugdig enthousiasme heb ik Peter lekker gemaakt met 2 kleuren LED's. Zodat hij op zijn dashboard het oliedrukklompje (rood) en de knipperlicht indicator (groen) kan combineren op 1 lamppositie. Peter enthousiast. Helaas...

de oliedruksensor van de 2CV schakelt naar massa, terwijl de LED voor beide kleuren juist de massa combineert. Wat betekent dat de knipperlichtindicator alleen werkt, als er geen oliedruk is... da werk nie. En om Peter niet teleur te stellen, dan maar een extra relais inbouwen om het naar behoren te laten functioneren. Zucht. Ik maak het mezelf alleen maar moeilijker.

Als laatste, een overkoepelend inzicht: 'Bezint eer ge begint'. En hoewel diverse bronnen op het EI spraken voor een 'moedig besluit' toen ik vertelde over het zelf maken van een draadboom. Heb ik toch gemeend het beter te weten. 'Dat kan ik wel'; 'Het is niet ingewikkeld'; 'Ik heb al vaker een paar stukjes draad in mijn handen gehad'; 'Ach, hoe moeilijk kan het

zijn?'. Gewoon een paar van de gedachtelijnen voorafgaand aan het besluit om dit project ter hand te nemen. De praktijk was helaas wat weerbarstiger. Tja, ik hoorde het vroeger al 'Denk toch eens na bij wat je doet.'

Na al deze kwetsbaarmakende ontboezemin-
gen, toch nog een kleine laatste overdenking.
Anders dan voornoemde zenmeester heb
ik me toch kwetsbaar opgesteld. Want het
maakt me niet uit als U me uitlacht. Want ten-
slotte lachen Peter en ik als laatsten. En wie
het laatst lacht, heeft een mooie draadboom
gemaakt.

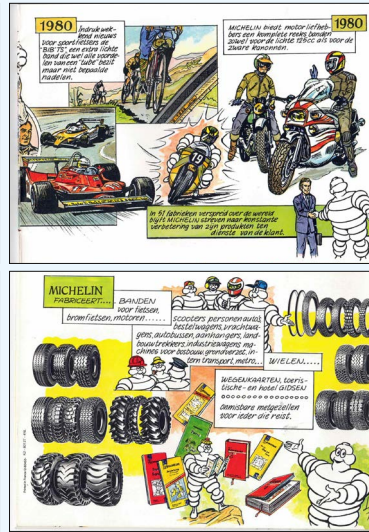
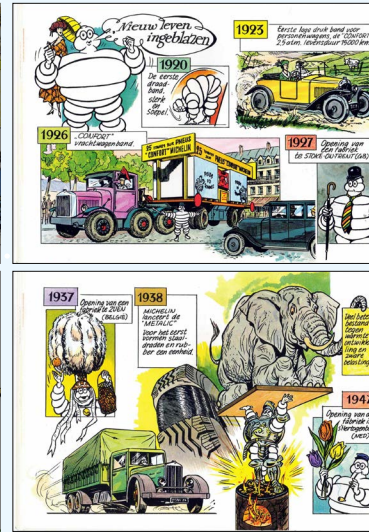
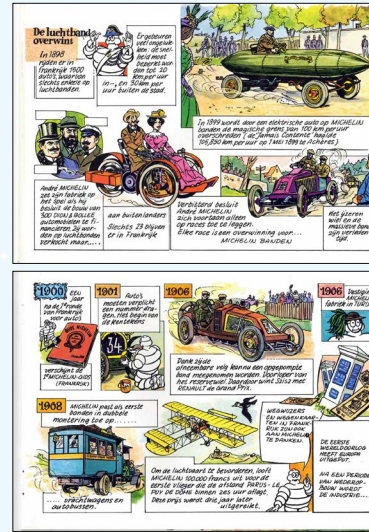
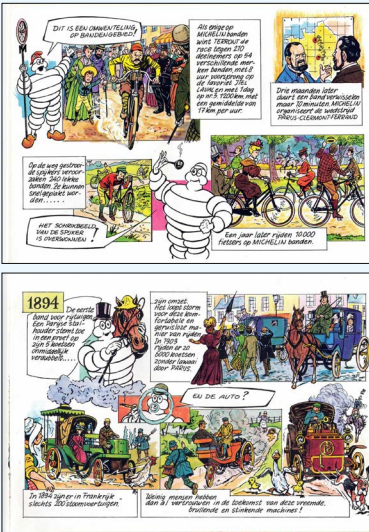
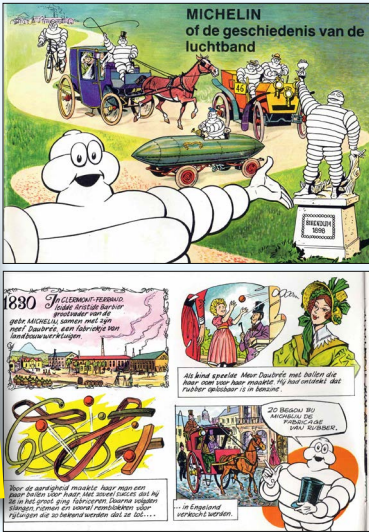
Zie je op het El, dan bomen we verder over
draad.

Jurgen en Peter.

		1,5 : [10 /15] 2,5: [15/20] 4:[25/30]									
Nr	Afemer		Stroom [A]	Draad diameter [mm2]	gelijktijdig [0-nee, 1=ja]	Stroom gelijktijdig afgenomen [A]	geen zekering [A]	Z1 [A]	Z2 [A]	Z3 [A]	Z4 [A]
	Totaal					32,7	15,3	7,5	8,8	5,1	12,4
Z1		zekering waarde : 15[A]									
Z2		zekering waarde : 15[A]									
Z3		zekering waarde : 15[A]									
Z4		zekering waarde : 15[A]									
1	Accu	- Plus pool kabel - massa / min pool kabel - aarding koets (aardpunt) - start motor	-	10		0,0					
2	Contact slot	- zekering Z1 - 123	-	2,5							
3	123	- 123 - bobine - contactslot	0,5	1,5	1	0,5	0,5				
4	Bobine			1,5							
5	Ampère meter	- tussen (accu) & (dynamo, contactslot, verlichting, andere afnemers)	-	2,5		0,0					
6	Startmotor	- accu - laad / ampère meter	-	10		0,0					
7	dynamo	- 30[A] - laad / ampère meter - spanningsregelaar	30	6		0,0	0,0				
8	Spanningsregelaar		1	1,5	1	1,0		1,0			
9	Zekeringskast		-	-		0,0					
10	licht schakelaar			2,5							
11	Toeter		0,5	1,5		0,0	0,5				
12	Grootlicht rechts	45[W]	3,75	1,5		0,0	3,8				
13	Grootlicht links	45[W]	3,75	1,5		0,0	3,8				
14	Dimlicht rechts	40[W]	3,3333	1,5	1	3,3	3,3				
15	Dimlicht links	40[W]	3,3333	1,5	1	3,3	3,3				
16	Stadslicht voor rechts	5[W]	0,4167	1,5	1	0,4				0,4	
17	Stadslicht voor links	5[W]	0,4167	1,5	1	0,4				0,4	
18	Nummerplaat rechts	5[W]	0,4167	1,5	1	0,4				0,4	
19	Nummerplaat links	5[W]	0,4167	1,5	1	0,4				0,4	
20	kilometer teller verlichting	5[W]	0,4167	1,5	1	0,4				0,4	
21	knipperlicht schakelaar			1,5							
22	Alarm licht schakelaar			1,5							
23	Knipperlicht voor rechts	21 [W]	0,875	1,5	1	0,9		0,9	0,9		
24	Knipperlicht voor links	21 [W]	0,875	1,5	1	0,9			0,9		
25	Knipperlicht zij rechts	21 [W]	0,875	1,5	1	0,9		0,9	0,9		
26	Knipperlicht zij links	21 [W]	0,875	1,5	1	0,9			0,9		
27	remlicht schakelaar			1,5							
28	remlicht rechts	21[W]	1,75	1,5		0,0			1,8		
29	remlicht links	21[W]	1,75	1,5		0,0			1,8		
30	3e remlicht	- remlicht schakelaar bij pedaal	0,0833	1,5	0	0,0		0,1			
31	mist lamp schakelaar	- 3 standen schakelaar op dashboard 21[W] - naar trekhaak	1,75	1,5	1	1,8				1,8	
32	Binnen verlichting	- via eigen schakelaar 21[W]	1,75	1,5	0	0,0			1,8		
33	Licht verklikker	- tussen contactslot - stadslicht schakelaar	0,1	1,5	0	0,0	0,1				
34	Ruitsproeiër schakelaar			1,5							
35	Ruitsproeiër	- schakelaar dashboard - ruitsproeiër vloeistof pomp 15[W]	1,25	1,5		0,0				1,3	
36	ruitenwisser schakelaar			1,5							
37	Ruitenwisser	- schakelaar - motor 40[W]	3,3333	1,5	1	3,3	3,3				
38	Oliedrukschakelaar			1,5							
39	Oliedruk indicatie & knipperlicht indicatie	- Oliedruk (rood uit 2 kleurig led) 14,4[V] / 21[mA] - Knipperlicht (groen uit 2 kleurig led)	0,021	1,5		0,0	0,0				
40	remolie niveau schakelaar			1,5							
41	remolie niveau	- indicator op dashboard (oranje) 14,4[V] / 21[mA]	0,021	1,5		0,0	0,0				
42	achterruiet verw. Schakelaar			1,5							
43	achterruietverwarming	- schakelaar (zijkant dashboard, klein) - relais K2 (>7A) 90[Ω] / 0,2[A] - achterruiet 75[W] - via K2	6,65	1,5	1	6,7	0,4				6,3
44	voorruiet ontw. Schakelaar			1,5							
45	Voorruiet ontwaseming	- schakelaar (zijkant dashboard, klein) (12[V]/1[A]	1	1,5	1	1,0	1,0				
46	USB	- achter contact slot (2*1[A]), en via K1	2	1,5	1	2,0					2,0
47	Radio	- via Z4, (zender behoud) - via contact slot en K1 (aan / uit)	4,1667	1,5	1	4,2					4,2
48	Knipperlicht relais		0		1						
K1		Schakelt met contactslot : Achterruiet verwarming, USB, radio	0,3	1,5				0,3			
K2		Achterruiet verwarming	0,3	1,5				0,3			
K3		Olie druk schakelaar	0,3	1,5				0,3			

OUDE FOLDERS

We vonden weer een leuke brochure uitgegeven rond 1980 en zoals we wel meer zagen in die tijd, prachtig geïllustreerd. De uitgever was Michelin, die de geschiedenis van de autoband laat zien. Eenden komen we er helaas niet in tegen, maar toch leuk om door te bladeren. Hiernaast een kleine greep uit de 24 pagina's tellende brochure. Helemaal lezen? Ga naar onze website (> Ei-krant/ Nieuwsbrief) Daar vind je de hele brochure. Deze en vele andere originele folders en brochures komen (over een tijdje) ook in de nog nieuw te maken 'Ei-bibliotheek' in de barruimte.



De E-broodkar van Mater

En alweer spotte Bea van der Werf een elektrische Eend in haar geliefde Amsterdam. Zou deze nou wel een milieusticker krijgen voor Frankrijk? vraagt zij zich af?

De eigenaar van de Eend staat op de zijkant van de prachtige AK400 geschilderd: 'Bakkerij Mater'. Niet zomaar een bakker, maar een échte

Zuurdesembakkerij, gevestigd aan de Ceintuurbaan 320.

Bakkerij Mater is een familiebedrijf, wat samenwerkt met een melkvee-houder die daarnaast graan teelt en steengemalen, Nederlandse tarwebloem levert van eigen molen.

Mater ontvangt je graag in hun bakkerij maar trekt er ook op uit om je op straat te zien in de stad. Woensdag staan ze in Amsterdam-Oost met hun broodkar en vrijdag in Zuid. Kijk ook op: bakkerijmater.nl



Dit schattige meisje en blauwe Belgische Eend zijn van Dietrich uit Antwerpen. Dietrich is een trouwe jaarlijkse deelnemer aan Operatie Nachtvluucht en hij was tijdens de laatste Nachtvluucht onmiddellijk bereid een kleurrijk tafelkleed af te nemen uit ons Ei-Magazijn.



Henk de Goede uit Oudenbosch vond deze post van de Dierenbescherming in zijn brievenbus. Prachtig toch, deze Dierenambulance uit begin jaren zestig?



onderweg...

In de buurt van Bayeux spotte Marcel van Wieren deze prachtige wandschildering. Even dacht hij dat het hier een heuse Banksy betrof, maar waarschijnlijker is het dat achter de stenen muur een 2CV minnende Fransman woont, met -wie weet- een verborgen verzameling 'Extraordinaire' oude 2CV's...

Het plaatwerk van de 2CV

Deel 6

Ventilatieklepje Repareren of vervangen?

Zoals iedereen wel heeft ervaren: ventilatieklepjes roesten. Schuren, plamuren en verven is een oplossing, maar vaak niet voor lang. Vervangen is een betere remedie. Klepjes zijn verkrijgbaar in het Ei-Magazijn of bij de diverse onderdelenleveranciers. We raden aan een klepje te kopen, waar het rubber al op zit + eventueel een sierlijst, tochtstrip en nieuw klepgas.

Vervangen is niet moeilijk, maar wel een geduld-klusje.

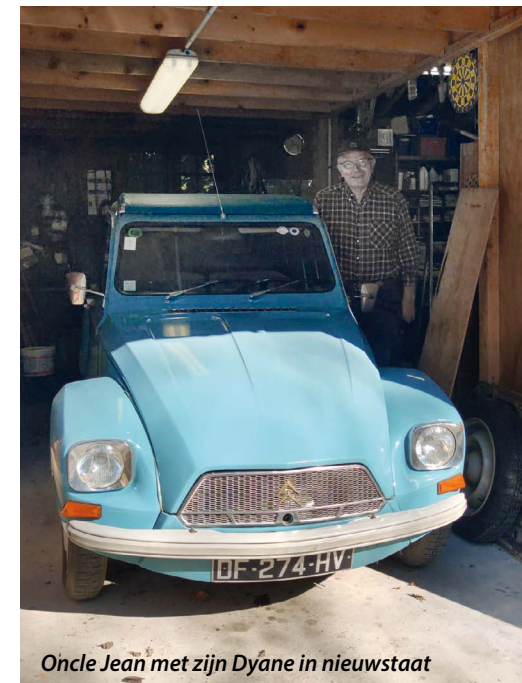
Haal de plastic dashboard/ventilatie kap eraf en spuit de kleine moertjes (5.5mm) van de ventilatieklep in met kruipolie (en evt alle roestige delen die je ziet) Daarna is de volgorde als volgt: ruitenwissermechanisme losmaken. Begin aan de buitenkant, verwijder de ruitenwissers, de twee chromen moeren en de alu en rubber ringen. Voorzichtig met de alu ringen, ze zijn zo krom en lelijk.

Daarna binnen de bedrading van de ruitenwissermotor losmaken en de twee boutjes verwijderen waarmee de motorsteun vastzit. Als het goed is kan je nu het complete ruitenwissermechanisme eruit trekken. Nu van het "ontwasemingsblik" de kleine schroefjes bij de voorruit losmaken en het geheel heen en weer wikkend uit het schutbord trekken. Hierna de ventilatieklep iets open draaien en het "tonnetje" en borgclipje van het stangetje (dat de klep open duwt) verwijderen. Daarna met beleid de rij kleine moertjes van de ventilatieklep losdraaien. Vervolgens voorzichtig de klep plus alu strip (waar de tapeindjes inzitten) voorzichtig verwijderen. Pas op niet verbuigen anders zit je straks met een lekkende klep. En dan het hele nieuwe mechanisme in omgekeerde volgorde weer terugzetten. Natuurlijk is je nieuwe klep anti-roest behandeld en netjes geverfd/gespoten. Succes!



Weekendje weg...

Het was mooi weer eind september, dus tijd voor een ritje Frankrijk. Olivier Faivre (zie hem ook op pagina 3 van deze krant) ging met mede-Ei-reizigers Hans, Jeroen en Paul zijn 'Oncle Jean' bezoeken. Onderweg kwamen zij nog het nodige fraais tegen. Helaas, niets was te koop, want veel Fransen koesteren nu ook hun nationaal rijdend erfgoed, zo blijkt.



Oncle Jean met zijn Dyane in nieuwstaat



Méhari in het wild



Onderweg gespot



En dan komt dit ineens van rechts....



Over magneetstickers

Een Ei-sticker op je Eend, omdat je trots bent op je Club? Goed plan! De meeste leden hebben er al één op hun achterklepje. De afgelopen jaren zijn er diversen gemaakt in allerlei soorten en maten. Maar zo'n vinyl-sticker heeft

ook nadelen. Zo kunnen ze in de loop der tijd verkleuren en als je ze eraf wilt halen is dat een hoop geknoei met stickerverwijderaar en/of de haarföhn. Na het succes van de 'tijdelijke' sticker voor Operatie Nachtlucht en allerlei PR activiteiten, heeft het Ei daarom nu ook klein formaat

'Magneetstickers'. Voor ieder lid één, die je in het volgende clubblad (begin januari en samen met je ledenpas 2025) van 't Ei cadeau krijgt.

Wil je er nu al één?

Dat kan: In het Magazijn hebben we al een stapeltje liggen. Te koop voor € 1,- p.st. Zolang de voorraad strekt...



Herkenbaar? Veel Ei-leden rijden Eend of ander A-type omdat hun vader, opa of buurman er vroeger ook een had. 'Het Eend-virus' noemen we dat. Veel (oud-) leden rijden inmiddels een ander model auto, maar blijven onze club trouw, gezien de vele donateurs die 't Ei heeft. Bij Wim van der Poel (oud Eend-rijder) maar ook -al jaren- andere Citroëns en merken, (hoewel hij nog wel een DS in de garage heeft staan) kwam de nostalgie weer even boven drijven, nadat hij wat mooie foto's vond van de auto van zijn vader. Picknicken langs de kant van de weg met Oma en de Ami-6 op straat in de Populierlaan in Rijswijk eind jaren zestig. Mét nog een heuse telefooncel en zwaaiend buurmeisje Hester.

Ook nostalgie is het boekje 'L'Ami 6 de papa', uitgegeven in 1969. In dezelfde serie verscheen ook 'La 2CV de papa', maar dat hebben we helaas niet ons archief. Wie heeft het toevallig?



Hiervoor neem ik jullie even mee naar afgelopen zomer. Er werd een cursus elektra verzorgd door Edwin en Eric. We hadden twee theoriemomenten in de avond en een praktijkgedeelte op een zaterdag. Het was een superleerzame en heel leuke cursus (zie ook het verslag van Jacqueline in de afgelopen editie). Bijgeleverd werd een syllabus waarin allerlei basiskennis werd opgefrist en handige schema's en uitleg van Eends elektra te lezen viel.

In de auto op weg naar het Ei voor cursus-avond 2 kreeg ik nog even bijles over wat er in de eerste les behandeld was en ik zat voor mijn gevoel weer in de schoolbanken bij natuurkunde...

De manier waarop Edwin ons die avond meenam door de theorie van spanning en weerstand en hoe dat bij je Eend zit, stond in schril contrast met de spanning en weerstand die ik eerder ervoer. Dat is ook wel tekenend voor Edwin, uit zijn mond klinkt het allemaal eenvoudig, leuk en logisch. Hij neemt iedereen met humor mee op sleeptouw de elektraboom in.

Maar ja, hij is dan ook niet voor niets professor bij het Ei. En dat deed mij vermoeden dat hij misschien wel iets met elektra en auto's zou doen in zijn werkzame leven. Nu blijkt dat zijn huidige werkzaamheden wel iets met elektra te maken hebben, maar dat dat wel veraf staat van de elektra van onze Eend.

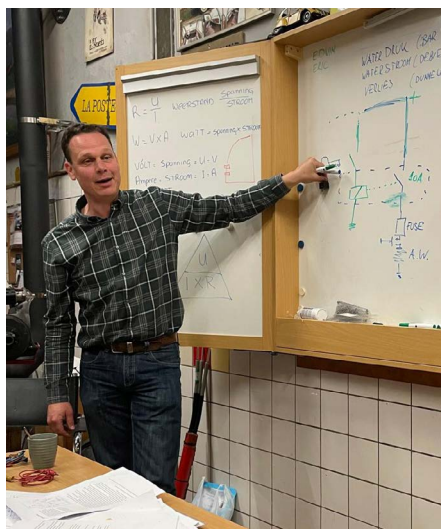
Als lidnummer 2527 is hij lid sinds 2002. Iemand had op het 2cv-forum het Eendeï genoemd en nadat hij op de website van het Ei had gekeken, leek het hem wel een club waar je wat kon leren. Hij had toen ook een Dyane gekocht in Groningen. Vrienden vonden de auto te duur, maar Edwin had een anti-roestbehandeling afgedongen (aangezien dit soort auto's al roesten in de folder) en was in zijn sas. Bij hem thuis hadden ze vroeger ook een Dyane, dus hij wist wat hem te doen stond: **vertroetelen, toeren en sleutelen.**

Zo begon hij bij het Eendeï; na zijn cursus Eendologie heeft hij op het Ei een 1,2,3-ontsteker ingebouwd in zijn **Dyane uit '77**.



Hij merkt op dat het niet uitmaakt wie je bent of wat je doet; bij het Ei helpt iedereen elkaar. 'En het leuke is ook: mensen lopen niet ergens van weg, maar pakken het beet (en

MARIKE PELT EEN EITJE MET ... EDWIN VAN BAAR



proberen het een duwtje te geven), waardoor je beter je eigen auto op de weg kunt houden of iemand kunt helpen.'

Voordat hij professor Elektra werd, heeft hij ook een paar keer Eendologie gegeven samen met Paul en Frans en momenteel is hij ook sleutelhulp. Hij geeft aan niet alles te weten, 'maar dat hoeft ook niet omdat er meestal genoeg stuurlied aan wal staan, die ook hun hulp aanbieden'.

Het sleutelen doet hij niet alleen op het Ei. Samen met vriend Leon en neef Kurt sleutelt hij aan een vloot van mooie auto's. In ieder geval een **GS uit '77**, een **Traction Avant '49**, een **Dyane uit '83**, een **DS uit '72** en een **besteelend AK 250 uit '75**. Onder het motto '**Als je een pareltje ziet, moet je het doen**' maken Edwin en Leon nog wel eens wat mee. Er leek een pareltje aangeboden te worden door een Fransman; een besteelend, bijna zonder roest en met een 600 cc motor (er stond nog net niet bij



'z.g.a.n.'). Het telefonisch contact verliep een beetje moeizaam en zonder wifi kon de arme Fransman ook geen scherpere foto's doorsturen. Edwin en Leon besloten 'het gewoon te doen', het zou immers zomaar zo'n pareltje kunnen zijn. Dus haakten ze een trailer achter de auto en vertrokken, om 11 uur later in de vroege ochtend het erf van de Fransman (nabij Bordeaux) op te rijden; de besteelend met ijs op de ruit al in het vizier. Er werd hun een bakje koffie aangeboden, opgewarmd in de magnetron (waarboven een sticker op de muur met een duidelijke wifi-code zichtbaar was). De Fransman rekende zich al rijk en schrok dan ook toen Edwin en Leon aangaven te willen kijken of de besteelend ook echt lekker reed. Aan de koets zat veel werk, de remmen waren 'tandje', er zat geen 600cc motor in zoals aangekondigd, maar een viertje en die motor liep voor geen meter. Op de vraag of de Fransman nog wat aan de prijs kon doen, was het antwoord 'non'. Tot grote verbazing van de Fransman stapten Edwin en Leon daarop weer in de auto en reden weg. Aangezien het koud was, besloten ze nog even een kopje koffie bij het lokale



tankstation te halen om op te warmen. Belt de Fransman hen weer op, met de vraag of ze nog terug kwamen. Hun antwoord was: 'Ja natuurlijk, mits er over de prijs onderhandeld kan worden'. Het antwoord van de Fransman was wederom 'non', dus toen zijn ze resoluut doorgereden, terug naar Nederland. Een week later vonden ze wel een echt 'een pareltje' bij Johan van garage Ruimzicht (om de hoek, bij wijze van). Dit pareltje hebben ze direct gekocht en dat is nu, na een jaar lassen, een prachtig exemplaar geworden.

Het blijft niet alleen bij het sleutelen aan en zoeken naar mooie parels. Er wordt ook mee gereden. Afgelopen zomer zijn ze naar Tsjechië geweest met de GS, zodat ze zijn

vrienden CX wat makkelijker bij konden houden. 'Dat is belangrijk, anders raak je de flow kwijt. Als je zo'n auto bij moet houden, zit je anders de hele tijd met je tanden in het stuur.'

Toen ik afgelopen zomer belde voor het pellen van dit eitje, was Edwin aan het 'hooien'. Want samen met zijn lief Mascha is hij wellicht ook een van de weinige bezitters van de echte **deux chevaux**. En onlangs hebben ze samen een jong paard mak gemaakt. Sommige mensen lijken zoveel 'zomaar' te kunnen doen, maar Edwin verklapt hierbij wel: **dit vergt veel aandacht, ritme en regelmaat.**



< Dit alleraardigste doosje sardientjes kreeg Edwin pas cadeau van een goede vriend die op vakantie was in Zuid-Frankrijk. "Ze zullen vast lekker zijn, maar oh... zo zonde om open te maken".

EIALLERLEI

WELKOM!
ZATERDAG
9 NOVEMBER
Eendeï
Pub 20.00 - 24.00
? Pub QUIZ

VAN HELMONTSTRAAT

Meer weten? Aanmelden? Mail naar
evenementen@eendei.nl (t.a.v. Simone)



Ons Clubhok vind je aan de Van Helmontstraat, vernoemd naar ene Jean Baptiste Van Helmont. Maar wat deed die vogel eigenlijk voor de kost?

Kom naar de PubQuiz en je krijgt op deze en vele andere vragen het antwoord!

Omdat we nu nog niet precies kunnen inschatten wanneer begin januari de EI-kalender mailing 2025 in je brievenbus rolt:

Noteer alvast:
DE EENDEÏ-
NIEUWJAARS-
BORREL

Zaterdagmiddag
4 Januari 2025
van 16.00 u.
tot 18.00 u.





Is een stukje rijden, maar dan heb je ook wat. Jesper Wagemann deed deze zomer een paar weken IJSLAND, gewoon omdat dat kan, samen met een mede-Acadianerijder. In een volgend nummer van dit Ei-blad doet hij uitgebreider verslag van deze en eerdere bijzondere ritten...



Bandeninflatie

Helaas hebben banden niet het eeuwige leven. Door slijtage (lees omzetting in fijnstof...), beschadiging door bijvoorbeeld spijkers of uitdroging, moeten we soms kiezen voor een investering. Zelf kies ik, waar mogelijk, voor banden van de familie Michelin. En voor de Eend is dat de 125/15 band. Hoewel ik graag zelf op het Ei de banden om de velg zou gooien, heb ik deze keer gekozen om dat door een regionale garage te laten doen. Ook omdat ik de

wielen wil laten balanceren. Een andere keer vertel ik nog wel wat over de ervaring met balanceren.

Deze bandenspecialist, waar wij al ruim 35 jaar over de vloer komen, heeft een brede klantenkring, gebaseerd op productkennis, vaardigheid en klantvriendelijkheid. Klantvriendelijkheid die zich in dit geval uit doordat hij mijn elders gekochte banden wel even wil verwisselen en balanceren. Kosten €12.50 per band. Een koopje als je je realiseert dat het benodigde verloopstuk om onze wielen in te spannen minimaal €1000,- kost.

Maar goed, hij heeft het verloopstuk en doet het 'even' voor me. Terwijl ik in de werkplaats toekijk hoe hij werkt (en dat kan ik heeeeeeel goed), valt mijn oog op banden die voor een andere klant zijn binnen gekomen, voor een Mercedes SUV. Met verbazing zie ik het verschil tussen een gewone band en zijn 'big brother'. En terwijl mijn eerste band wordt opgepompt, realiseer ik me, welke hyperinflatie er (in de bandenwereld) heeft plaatsgevonden sinds de bouw van ons 2CV restauratieproject uit 1985.

Ik hoop maar dat de fijnstofproductie niet evenredig is met het geïnflateerde bandenformaat. *Jurgen.*



Gespot in Slovenië

Het leuke van kinderen is dat ze op een bepaald moment uitvliegen. Voor de meer ervaren ouders onder ons geldt 'wij willen op onszelf wonen'. Dat gaat op dit moment niet zonder slag of stoot want woonruimte nu, is zo schaars als privé autobezit in 1964 (mijn geboortjaar). Gelukkig kun je in de vakantieperiode ook wat oefenen met dat op jezelf wonen, door bijvoorbeeld 3 weken naar Frankrijk te gaan zonder de kinderen, en als diezelfde kinderen dan aansluitend 2 weken naar Slovenië gaan met vrienden, dan heb je toch mooi 5 weken geoefend met 'weer op jezelf wonen'. Ook leuk hiervan is dat je meer verschillende vakantie-ontdekkingen kunt delen, zoals deze blinkende Deuc met een eigen 2CV-nummerbord. Nu maar hopen dat we in Nederland ook zelf te kiezen nummerplaten gaan krijgen. *Jurgen, Sander, Jochem.*

APK

ONDERHOUD

SPUITWERK

LASWERK

RESTAURATIE

ONDERDELEN

l'Amour Toujours

LE GARAGE Van Zuylen van Nijveltstraat 372 • 2242 LR Wasseenaar

info@legarage.nl
070 514 43 00



Beeld uit de clip van 'soul le ciel de Paris' (onder de hemel van Parijs) van ZAZ. (Scan de QR en kijk en luister)

