



46e jaargang nummer 4, september 2021

Port Betaald



verschijnt 4 keer per jaar

't Eendeëi

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

HET GOED FOUTE

EIFEEST

ZATERDAG

11 SEPTEMBER

'T EENDEËI ROTTERDAM

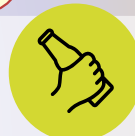
VAN 14.00-18.00 UUR



VERKIEZING
MEEST FOUTE
OUTFIT.



LOTERIJ



LIVE DJ
OM JE FOUTE
NUMMERS
AAN TE
VRAGEN



HET BEROEMDE
KOFFERBAKGRABBEL
RAADSEL
VAN JEAN LE FEU.

KOFFERBAK
VERKOOP

ÉN EEN
LIVEOPTREDEN
VAN DE POPULAIRE
MEIDENGROEP
L'OEUF



MIS HET
NIET!!



Een uitgave van Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendeëi.

45 JAAR 1976 2021
TEENDEËI



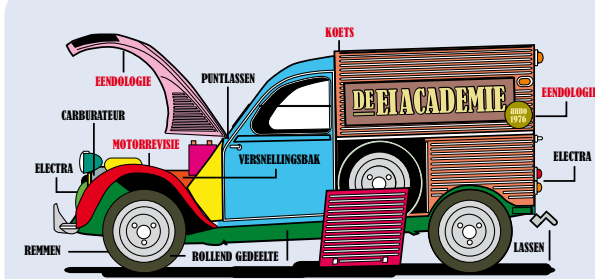


Van de voorzitter...

Alle vorige stukjes "Van de voorzitter" stonden hoofdzakelijk in het teken van de coronamaatregelen en de gevolgen voor 't Ei. Het is mooi om, zoals het zich nu laat aanzien, veel corona-gedoe achter ons te laten. Op naar de toekomst! Sinds begin juli 't Ei zijn poorten weer opende is het goed om te zien dat velen de weg naar de van Helmontstraat weer weten te vinden. Er wordt gelukkig weer heel wat geklust in de box, de bar is weer open en in het magazijn is de magazijnploeg enthousiast aan de slag. Nogal wat leden zijn de afgelopen weken met de eend op stap gegaan, velen in Nederland en ook zijn er een aantal die gevaccineerd en gewapend met testen en/of de QR-code het buitenland hebben bezocht.

Op 11 september is er 't Ei-feest, zie de voorpagina van deze Ei-krant. Een mooi moment om iedereen na zo'n lange tijd weer te spreken. Een perfecte gelegenheid om te Ei-netwerken en de laatste weetjes met elkaar uit te wisselen. Komt allen, je bent meer dan welkom. Vanaf september zullen er nog een aantal activiteiten zijn. Gebruikelijk is de Ei-klusdag, alles weer spic en span. Een heuse pub-quiz staat ook nog op het programma. Je wordt over data en tijden op de hoogte gesteld via onze ei-mail/nieuwsbrief en Facebook. Ook zijn er in het najaar nog een beperkt aantal cursussen. Lees hierover hiernaast 'De Ei-academie' ledereen natuurlijk weer veel Ei- en eendplezier gewenst.

Met vriendelijke groet, namens het bestuur, Paul Otto



De Ei-academie

Nadat in maart 2020 het totale cursusaanbod stil kwam te liggen, is het fijn om nu te constateren dat er in 2021 nog cursussen kunnen worden gegeven.

In het najaar worden de volgende cursussen weer gedraaid:

- Versnellingsbakrevisie,
- Eendologie op de zaterdag
- motorrevisie en de
- cursus Lassen.

Al deze cursussen worden nu bemenst door cursisten die in 2020 de felbegeerde cursus aan zich voorbij zagen gaan. Helaas is er nu geen mogelijkheid om nog

in te schrijven, alle cursussen zitten voor het najaar bommetje vol. In de Ei-mail van juli heb je kunnen lezen en inschrijven voor de korte cursus 'puntlassen'. Deze cursus is voor leden die reeds een lasbevoegdheid hebben, maar ook graag willen leren puntlassen. Vanaf 2022 wordt 'puntlassen' opgenomen in het standaard lasprogramma.

Vast een blik in de toekomst... Zoals gebruikelijk worden in november/december met alle Ei-professoren data afgesproken voor de

cursussen van het volgende jaar. Hopelijk kan 2022 weer een vol cursusjaar worden, waarin alle cursussen weer een plekje krijgen. Het zal duidelijk zijn dat, doordat er 1½ jaar geen cursussen zijn gegeven, er voor een aantal

cursussen wachtlijsten zijn ontstaan. Hopelijk kunnen we deze wachtlijsten in 2022 wegwerken. Jullie krijgen allemaal in december een Ei-mail wanneer het cursusaanbod 2022

op de site staat en er weer kan worden ingeschreven. Heb je nog vragen? Stuur een mail aan cursus@eendei.nl.

Paul Otto
Cursuscoördinator 't Ei.



Het Magazijn



Liefde in tijden van Corona

Het was een somber beeld. Met zijn allen opgehokt in de hoop dat het Coronavirus snel bedwongen zou worden. En dus ook het Ei gesloten. Geen bedrijvigheid en ongevraagd advies in de box, geen geouwehoer aan de bar of op het terras en het magazijn verstopt achter een stalen rolluik. Het Ei in tijden van Corona.

En er leek geen einde aan te komen. Week na week volgden wij de persconferenties in de hoop, dat er enige lockdown-verlichting zou komen en dat het Ei zijn deuren weer zou kunnen openen.

Gelukkig is inmiddels het tij enigszins gekeerd. In de eerste helft van dit jaar kon er mondjesmaat weer gesleuteld worden in de box en dankzij de inzet van Paul, Jeroen en Evert kon er bij het magazijn in die periode spullen besteld worden via het "click & collect"-principe, waar wij inmiddels noodgedwongen vertrouwd mee waren geraakt.

Mij gaf deze adempauze van 15 maanden de gelegenheid om het stokje van Evert over

te nemen. En inmiddels is dat ook gelukt. Hierbij is de werkwijze wel enigszins aangepast en zijn de taken opgeknipt.

De tweedehands spullen, liefkozend door Jeroen en Peter de "oud ijzer winkel" genoemd, is als vanouds goed gevuld, maar anders dan in het verleden is het niet meer mogelijk op zaterdag in het magazijn te grasduinen op zoek naar een onderdeel. Een aanzienlijk deel van het oude ijzer ligt binnen het magazijn en het is dus goed mogelijk, dat wanneer je op zaterdagmiddag komt, dat het onderdeel direct voorradig is.

Echter de minder courante onderdelen liggen niet in het magazijn en worden op verzoek door Jeroen of Peter opgezocht. Om zeker te zijn, dat je niet voor niets naar het Ei komt, iets dat overigens natuurlijk nooit het geval is, want de bar is ook weer open, doe je er verstandig aan om een email te sturen naar: magazijn@eendei.nl. Geef daarbij zo nauwkeurig mogelijk aan wat je nodig hebt, inclusief type en bouwjaar. Van Jeroen of Peter krijg je dan bericht of het er is en zo ja wanneer het klaar ligt in het magazijn.

Voor nieuwe onderdelen kun je als vanouds weer terecht bij het magazijn op zaterdagmiddag (13.00 uur tot 17.00 uur). Hier is een enthousiast team van oudgedienden en nieuwe magazijnmedewerkers aan de slag. Een aantal van hen heeft net zo veel kennis van eende-zaken als Evert, maar houd er rekening mee, dat niet altijd alle vragen beantwoord kunnen worden. Het helpt enorm, als je jezelf op de voorhand verdiept hebt in wat je nodig hebt en als je daarvan een helder beeld hebt (bijvoorbeeld een bestelnummer van Burton). Tegelijkertijd proberen wij achter de schermen zo goed en zo kwaad als dat gaat, de voorraad op peil te houden. Hier



moet nog wel wat routine opgebouwd worden, waarbij zaken die onverhoopt toch niet op voorraad zijn, natuurlijk besteld worden. Let wel, er wordt vooralsnog niet wekelijks besteld, dus het kan gebeuren, dat wat de ene week wordt besteld er de volgende week nog niet is. Bovendien is het Ei ook afhankelijk van de voorraad van zijn toeleveranciers.

Al met al lijkt het magazijn een goede doorstart te maken in het "post-Evert tijdperk" dankzij de vele leden, die bereid zijn hun steentje bij te dragen. Met recht, liefde in tijden van Corona.

Inmiddels is de box ook weer als vanouds geopend en kan er weer op drie plaatsen gesleuteld worden. Dit houdt in, dat het welbekende systeem van een plek voor een week reserveren via de website weer geldt. De reservering wordt bevestigd, nadat de borg van €50,- is betaald (zie de website bij "box").

Willem Kervers



Het nieuwe sleurhutje van Jannetje

Jannetje van Groningen gaat er graag op uit. Zomaar met haar Eend de natuur in of naar haar huisje in Frankrijk. Voor de overnachtingen heeft ze onlangs een prachtige caravan aangeschaft. Alleen nog gezellig inrichten en rijden maar...



EVENEMENTEN



Ei-feest

Zaterdag 11 september

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

We zijn ook erg blij dat we de populaire meidengroep l'Oeuf bereid hebben gevonden om te komen optreden.

Kortom, dit jaar een goed fout Eifeest. Mis het niet!

CitroClassica gepland op 25-26

september gaat helaas niet door en wordt verplaatst naar 29 april/1 mei 2022. Wel wordt op **25 september** een **toerit** georganiseerd door het Twentse landschap. Meer info: citro-classica.nl



Ei Drive-in bioscoop,

30 oktober (onder voorbehoud).

Algemene Ledenvergadering

20 november 10.30 uur

Pub Quiz,

27 november (onder voorbehoud).

75 jaar Wegenwacht



Op de tentoonstelling keken we natuurlijk onze ogen uit naar de prachtige AK400 WW-eend en de in nieuwstaat verkerende AMI8, compleet ingericht met alle gereedschappen. Maar ook de vele verhalen, de verzameling miniatuurauto's en de vele relikwieën, waaronder originele praatpalen en oud promotiemateriaal.

Als Eend-freaks misten we natuurlijk een originele ribbelkap-AZU, maar we snappen dat je nooit 75 jaar historie compleet kan krijgen op een beperkt aantal vierkante meters.

Daarom groeven we nog even in onze archieven en vonden een prachtige serie foto's van Arie Jonker en Ton Verhees (van collega-club de EEEC) die ooit een zeer gedetailleerde en volledige brochure over de Wegenwacht en de Eend verzorgden. De brochure was ook te zien bij Louwman en ongetwijfeld nog beschikbaar bij de EEEC. Belangstellenden kunnen daartoe contact opnemen met eeec.nl



Een fantastische Club zijn 'De Gele Rijders', die al jaren lang het rijdend cultureel erfgoed van Wegenwachtvoertuigen in stand houdt. Ook tijdens de Voorleesritten van Opzoomer Mee en 't Eendeëi enkele jaren geleden waren ze van de partij. De Gele Rijders bestaan uit oud wegenwachters, huidige wegenwachters en mensen die op één of andere manier een band hebben met de Wegenwacht. De voertuigen zijn deels in privébezit en van de ANWB zelf. Wil je meer informatie of heb je vragen? Neem dan contact op door een e-mail te sturen naar info@wegenwachtvoertuigen.nl.

De Wegenwacht van de ANWB viert dit jaar haar 75-jarig bestaan. Ter ere van dit jubileum opende het Louwman Museum in Den Haag haar deuren voor de tentoonstelling '75 jaar Wegenwacht'. De tentoonstelling is bij het verschijnen van dit blad helaas alweer afgebroken, dus een kort verslag voor diegenen die hem gemist hebben.

De tentoonstelling is een reis door de tijd aan de hand van iconische Wegenwachtvoertuigen, waaronder de Besteelend, De Ami Service, de R4 en de DAF bestel.

Hoe het begon

Vlak na de Tweede Wereldoorlog vatte de ANWB het plan op om naar voorbeeld van de Engelse zusterclub Automobile Association (AA) auto's met pech weer aan de praat te krijgen. Op 15 april 1946 ging de eerste hulpbrigade van de Wegenwacht in Nederland van start met zeven Harley Davidson Liberator motorfietsen, overgenomen van het Canadese leger. Ze

werden geel gespoten en voorzien van een zijspan met gereedschapskist. Een paar jaar later, in 1950, is de Wegenwacht in elke provincie actief. Er rijden dan een kleine 100 zijspancombinaties door het hele land. Daarna gaat het snel. De massamotorisering is op gang gekomen.

Er worden Wegenwachtstations geopend langs de rijkswegen. En niet veel later worden door het hele land praatpalen geplaatst. De motorfietsen maakten plaats voor de betrouwbare 2CV-bestel, die tot begin jaren zeventig het symbool was voor de hulp onderweg. De Eend maakte plaats voor andere voertuigen, zoals de Renault 4 en inmiddels is Volkswagen de hofleverancier van de Wegenwacht.

Vandaag de dag rijden er zo'n 900 wegenwachters door heel Nederland en die helpen jaarlijks meer dan 1 miljoen gestrande automobilisten weer op weg.

De toekomst

De Wegenwacht speelt voortdurend in op nieuwe ontwikkelingen. Anno 2021 spelen thema's als elektrisch rijden, deelconcepten en het gebruik van data een steeds grotere rol. Door te anticiperen en in te spelen op de laatste ontwikkelingen kan de Wegenwacht haar leden de beste pechhulp blijven bieden.



< Ook al is de Wegenwacht-tentoonstelling er niet meer te zien, blijft Het Louwman Museum een aanrader. Je vindt het aan de Leidsestraatweg 57 in Den Haag. Entree: 16,- of gratis met een Museum-kaart. Tip: kom je met de Eend of ander voertuig van plm. 40 jaar of ouder? Dan kun je gratis parkeren pal voor de ingang, Anders (betaald) parkeren in hun parkeergarage





Verslag van de Algemene Leden Vergadering van 26 juni 2021.

Op 26 juni jl hebben wij onze Algemene Leden Vergadering gehouden. Vergeleken met de vorige vergadering, was de opkomst deze keer groot. Vijftien leden van onze vereniging waren, naast het bestuur aanwezig. Deze ALV stond in het teken van verantwoording afleggen van het gevoerde (financiële) beleid over 2020. Het bestuur heeft in het bestuursverslag en in het financiële verslag over 2020, naar de mening van de leden goed beleid gevoerd. Over 2020 hebben we een voordeel van ca. € 7.500 weten te realiseren en is onze vereniging wederom qua ledental gegroeid. Ook de kascommissie die boekenonderzoek heeft gedaan, heeft aangegeven dat er geen bijzonderheden naar voren gekomen zijn. Uitgebreid is er stilgestaan bij de komende veranderingen in de werkzaamheden in het magazijn als gevolg van het vertrek van Evert, onze magazijnbeheerder, die met algemene stemmen en flink applaus tot erelid van onze vereniging is benoemd. Zie hiervoor het aparte artikel elders in het blad.

Zijn taken zijn met veel passen en meten en de hulp van vele vrijwilligers van onze vereniging herverdeeld, waardoor ieders werklast binnen de perken gehouden wordt. Het magazijn blijft gelukkig iedere zaterdag open en nieuw materiaal dat wij niet direct op voorraad hebben, kan zodra het binnen is op zaterdag afgehaald worden. Dit geldt ook voor het tweedehands materiaal. Van een aantal courante gebruikte onderdelen zal in het magazijn een voorraad aangehouden worden. Voor de overige gebruikte onderdelen geldt dat deze een week later klaar liggen, mits voorradig natuurlijk. Vanaf begin juli kan er gepind worden. Cash betalingen leveren een dubbele (dus extra) administratie op. Tot aan de ALV van november wordt er daarom een proef gehouden, waarbij in principe gevraagd wordt elektronisch te betalen. Deze proef wordt in de ALV geëvalueerd en dan pas wordt er een definitief besluit genomen. Aan de bar kan alleen met een strippenkaart afgerekend worden. De kaart kan in het magazijn gekocht worden. Op 20 november aanstaande vindt de volgende ALV plaats. Deze staat in het teken van de goedkeuring van de begroting 2022.

Voor en na...

“Een restauratieprojectje als bezigheid en om vaardiger te worden in lassen” Marco Blom vertelt:

In oktober 2018 kocht ik een AK400 uit januari 1977. Ik zocht al wat langer een restauratieproject met laswerk, als bezigheid en om vaardiger te worden in lassen. Een bij voorkeur wat oudere Nederlandse Eend die mij om welke reden dan ook aansprak. Een vriend wist van deze Beste leend. Een knalgele oude service-wagen van de inmiddels verdwenen Citroën-dealer Blonk uit Woerden. Deze heeft circa 35 jaar in een stalling gestaan. Het kenteken is al die tijd jaarlijks geschorst. In oorspronkelijke staat van onderhoud met behoud van originele details, zou een makelaar zeggen. Behoorlijk rot en onverprutst in normaal Nederlands. Precies wat ik zocht.

De AK wilde ik restaureren met behoud van zoveel mogelijk historie en patina. Zodat het een tijdsdocument is van hoe de wagen eruit zag toen hij werd gebruikt. Tamelijk ingewikkeld bij een wagen zo rot.

Bladerdeeg chassis

Bij de koop kreeg ik een origineel AMi 8 chassis. Het originele chassis was erg gaar, dat leek meer op bladerdeeg. Vervangen door een nieuw reproductie chassis is dan logisch. Een oud chassis is meer 'echt'. Een oud AMi 8 chassis is vrijwel gelijk aan een AK400 chassis.

Chassisnummer

In een vervangend chassis moet het chassisnummer van AK, of zoals het tegenwoordig in ambtenarentaal heet, een nieuwe VIN-nummer worden geslagen. De officiële weg is om dit via de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) te doen. Ik heb een afspraak gemaakt om de auto bij mij thuis te schouwen. Laat het schouwen doen voordat je ook maar iets aan de auto doet. Je kan ook de auto naar een RDW station brengen, is voordeliger. Zorg dat je alle papieren hebt. Als de auto geen papieren heeft zoals geregeld voorkomt bij oude auto's, zorg voor een betalingsbewijs, foto's van de stallingsplek, verklaring van de verkoper en alles wat aantoon dat de auto legitiem is.

Een loodje aan het chassis en de koets

De RDW ambtenaar vindt het een leuke Eend. De kentekenpapieren zijn in orde. Tot zover het ontspannen gedeelte. Er is geen typeplaatje in de auto, het chassisnummer is door roest al bijna in een gat verdwenen en na staalborstelen met veel goede wil van de ambtenaar leesbaar. Dan het vervangend chassis, 'Ah, u wilt van twee voertuigen één samenstellen'. Zo had ik het nog niet bekeken. Geen papier, niks natuurlijk. Wel een leesbaar chassisnummer, dit stond niet gesignaleerd, samen met mijn verklaring waar het was gekocht kwam er een loodje aan het chassis en de koets. En het motornummer is genoteerd.

De restauratie die volgde was grondig. Het nieuwe chassis werd voorzien van de nodige extra steunen en beugels om passend te maken als AK400 chassis. Kaal gemaakt en in de RX5 en zwarte RX10 gezet. Dit ziet er geweldig uit, de lak trekt strak en heeft een zwakke glans.

Wat heeft een eend belachelijk veel onderdelen die stuk kunnen.

De assen en draagarmen zijn gestraald en ook in de RX gezet. Het motorblok uit elkaar gehaald. De deels verrotte motorbeplating hersteld en gespoten. Het blok bleek inwendig nauwelijks slijtage te vertonen. Kleppen ingeslepen, klephoedjes en klepseals vervangen. Alle zuigerveren, rubbers en pakkingen vernieuwd. Bij proefdraaien op de testbank van het Ei liep de motor fantastisch. Eigenlijk is ieder slijtagedeelte vervangen. Remleidingen, remzuigers, HRC, pakkingen, alles wat van rubber is, fuseepennen. Ik heb alle bonnen maar bewaard. Wat heeft een eend belachelijk veel onderdelen die stuk kunnen.

Tenslotte het plaatwerk. Heel rot. Het dak en zijkant waar de reclame op geschilderd staat gelukkig niet. De deuren, reservewiel- en bezinnetankdeksel worden hersteld. Soms was de hele onderkant vergaan. De koets is het grootste project. Eerst alle keiharde tectyl- en taai kitlagen weg borstelen. Dit gaat het beste met een haakse slijper en een ronde staalborstel. Dagenlang een taai klus. Draag adembescherming, veiligheidsbril, gelaatsbescherming, oorkappen, halsdoek en dikke kleding of leren voorschoot.

Blank staal en best veel gaten

Uiteindelijk is de hele garage tot in de verste hoeken bedekt met een laag vuil, maar de koets is aan de onderkant schoon. Onder alle lagen komt blank staal, roest en best veel gaten tevoorschijn. De voetenbak, de bodemplaten, vierkante buizen op de zijkant, beide achterspatborden en een groot deel van de achterkant moeten



worden vervangen. De binnenspatborden zijn op veel plekken los gerot van de bodem en de zijkant. Alle plaatwerk is makkelijk te verkrijgen bij o.a. het Ei. De overige gaten worden dichtgelast met passtukken gemaakt uit vlakke Zincor plaat 0.6 mm. Waar kaal plaatwerk wordt gelast spuit ik dit eerst in met Zinc spray.

Centimeters dik plamuur

De koets blijkt heel wat aanradingen te hebben doorstaan. Rechtsachter op de bak, rechts- en linksvoor op de bak en linksvoor op de cabine. Deze blijkt 2 cm uit het lood te staan. De soms centimeters dikke laag plamuur wordt verwijderd. Alle deuken gericht en vlak geklopt. Maanden werk, maar met een prachtig resultaat. Tenslotte wordt de onderkant van de koets gelakt met één laag RX5 en twee lagen RX10 in Zijdegrijs RAL7044. Zijdegrijs komt dicht in de buurt van Gris Rosé.

Lakken of spuiten?

Nadat de wagen is afgebouwd komt het onvermijdelijke waar ik het hele project tegen op heb gezien.

Lakken of spuiten. Ik heb wel eens een eend gespoten maar dat werd niet heel glad. PASTE bij die auto, maar deze mag glanzen. Gekozen is om te rollen met Wijzonol Industrielak. Geel is een drama om dekkend te krijgen. Alle plaatwerk geschuurd met waterproof korrel 400. De eerste laag is met op kleur gemaakte primer. Op basis van de kleur op de auto heb ik koolzaadgeel RAL1021 genomen. Door alle bijgewerkte schades in het verleden had de besteller diverse tinten geel. Het voordeel van een RAL kleurnummer is dat in de toekomst het makkelijk is om verf te laten bijmengen.

Primer en commandant

Lasovergangen zijn gevuld met Glasvezelplamuur en gladgeschuurd. Eerst een op kleur gemengde laag primer. Gevolgd door 4 lagen lak. Tussen iedere laag geschuurd met korrel 600. Het resultaat is prachtig. Diep geel, mooi glad. Alleen nog een keertje met Commandant over de oude en nieuwe lak. Over de oude om de doffe vuile lak op te frissen, over de nieuwe om stofjes eruit te krijgen.

De velgen, koplampen en de bumper spuit ik met een spuitbus donkerblauw RAL5011. Precies zoals de wagen al had. De combinatie van dit blauw met het geel maakt de auto af. En blauw en geel zijn de reclamekleuren van Citroën tot de jaren tachtig.

VIN-nummer inslaan

De auto is af, raar idee na ruim 2,5 jaar werken. Via de website maak ik een afspraak bij de RDW voor herinslag van het VIN-nummer. Het is geen eenvoudige site. Dit blijkt pas over twee maanden te kunnen. Maak dus op tijd een afspraak. Op de betreffende dag in mei de AK naar RDW Sliedrecht getriangeld. Neem alle foto's, papieren en documenten mee die je hebt van de eend. In principe is bij het schouwen alle informatie gedocumenteerd. Maar als er onverhoopt iets mist kan je naar huis. Vanwege de corona mocht ik niet bij de keuring zijn. Deze duurde 1,5 uur. Tenslotte werd het nummer aangebracht. Ik heb gezegd dat ik het op de originele plek onder de rechtermotorstoel wilde en dat is gebeurd. Naar huis rijdend genoten. Hij rijdt als een nieuwe AK, denk ik.

Het resultaat mag er zijn. De onderkant is nog mooier dan de bovenkant. Schoon en strak in de lak. Technisch zo goed als mogelijk. Plaatwerk ziet er goed uit, maar wel zodat je ziet dat het altijd een werkauto is geweest. En de laadbak heeft de gebruikssporen die bij een oude besteller horen.

Met de complimenten van de keurmeester

Thuisgekomen direct naar de APK, waar hij vlekkeloos doorheen rolde met veel complimenten van de keurmeester. Dat streelt toch.

Tijdens de reparatie heb ik enorm veel hulp gehad van vrienden. Zonder vrienden had ik de Beste leend nooit gevonden en was de auto nog lang niet klaar geweest en de kwaliteit niet zo geworden als hij nu is.

Samen sleutelen is veel leuker

Los daarvan is het samen sleutelen veel leuker dan alles alleen doen. Met name José Oortwijn, Erwin Wittenberg, Arnold Duijvestijn, Bram de Pee en Jan Brugman hebben veel geholpen met hun kennis en praktische hulp. En natuurlijk is het Eendeï onmisbaar met alle speciaal gereedschap, tips en natuurlijk de onvolprezen Evert voor de onderdelen uit het magazijn.

Tijdens de coronasluiting heb ik onderdelen gekocht bij Burton, Behoudt Citroën 2cv en voor echt onvindbare onderdelen is er altijd Der Franse uit Duitsland.



Ik kom uit een echte Citroënfamilie. Mijn vader reed Citroën, mijn oudste zus had een Dyane en mijn broer ook. Zo beschouwd is er bij mij iets misgegaan, want ik pleeg mij te verplaatsen in een Alfa Romeo, hoewel de eerste meters die ik als bestuurder aflegde, in de Eend van mijn vader plaatsvonden. Ik was veertien en mocht op zondagmiddag altijd de Eend buiten zetten. Dit hield in dat deze uit de garage gereden moest worden, om vervolgens achteruit rijdend op straat gereden diende te worden geparkeerd om vervolgens met de Eend ons ter kerke te begeven. Het hoogtepunt van de zondag werd wat mij betreft niet zozeer gevormd door het kerkbezoek maar uitsluitend door het "buitenzetten" van de Eend. Ik had daar reeds een vaardigheid in ontwikkeld die licht leidde tot hoogmoed, zoals u wellicht weet een voorstation van de val. Op een (zon)dag zette ik de Eend weer op straat met een zwierige nonchalance, de linkerarm leunend op het portier, (de zgn gorillastand) mij bewust van de bewonderende blikken van mijn buurmeisje. Met een flinke klap reed ik tegen de lantaarnpaal aan, juist die week nieuw geplaatst door de gemeente. Zowel de Eend als mijn ego hadden een flinke deuk opgelopen. Mijn vader was "not amused", dat moge duidelijk zijn. Het pleit voor hem dat zijn vertrouwen in mij dusdanig ongebroken was dat ik na reparatie van de Eend deze gewoon weer op straat mocht parkeren. En ik op mijn beurt had mijn lesje geleerd ...
Jaap van Doleweerd

Alfa Spider

Genietend van het mooie weer parkeer ik met een grote grijns mijn oude Alfa Spider bij de bouwmaterialenhandel. „Hij rijdt nog”, zegt een man die net z'n winkelkarretje terugbrengt. Gewend als ik ben aan smalende opmerkingen over Alfa Romeo reageer ik geprikkeld. „Natuurlijk rijdt hij nog. Die auto verkeert in topconditie, waarom zou hij niet meer rijden?” „Ik bedoel”, antwoordt de man onverstoorbaar, „dat de auto niet op de handrem staat”.



Frans tafereeltje in Elst

“kleine ribbel” AZU B 21 pk met ‘la poste’ voorbumper en frans kenteken staat verdeckt opgesteld tussen de olijffboompjes en fungeert als poortwachter bij tuincentrum Intratuin in Elst. Motortje zit er nog in. Wie weet willen ze hem ruilen voor un à ne pas restaurer.. ?



Groen-Oproep van Marga Doolaar



We willen de plantenbakken op het Ei eens gaan opvrolijken. Tuurlijk kunnen we planten kopen, maar het liefst zou ik er iets inzetten wat blijvend is. Dus geef ik het evt. benodigd geld liever uit aan potgrond en hydrokorrels.. Dus mijn oproep is... Wie heeft er nog vaste planten over!! Of kan een scheut missen. Heb je iets.. En kom je toevallig naar 't Ei... dan zou het fijn zijn als je het met een beetje grond in een binnenpot buiten kunt neerzetten. Buitenpot over? Natuurlijk zijn we daar ook blij me!! Heb je stekjes die nog wortel moeten trekken... ook welkom, maar LAAT HET ME EVEN WETEN zodat ik weet waar ik aan toe ben. En een plantennaam ben ik ook heel blij mee. *Marga*



Door Jacqueline gespot In een 'Jeu des Boules' restaurant in Rotterdam-Zuid



Erelid Evert

In de ALV van 26 juni jl. is Evert Burger benoemd tot erelid van onze vereniging. Toen de ALV ten einde liep kwam onze voorzitter met een extra agendapunt waarin hij namens het bestuur dit voorstel deed. Dit voorstel werd met algemene stemmen en flink applaus aanvaard. De voorzitter memoreerde de vele verdiensten van Evert voor de vereniging. Evert is sedert 1984 lid van onze club en heeft vele functies vervuld. De laatste 7 jaar was hij magazijnbeheerder, een klus die hem 2 dagen per week werk kostte. Ook gaf hij als Ei-professor de cursus lassen. De voorzitter overhandigde hem de bijbehorende oorkonde en een aantal cadeaus. In zijn dankwoord gaf Evert aan dat hij altijd met veel plezier zijn magazijnbeheerdersfunctie vervuld heeft, maar dat het nu tijd is dat anderen zijn werk voortzetten. Evert blijft actief binnen de club, maar in een wat lossere verband.



Eenden op Streetview

Naar aanleiding van een printscreen van Jos Onderdelinden, waarop hijzelf in het vorige Ei-blad al sleutelend te zien is op Streetview, deden we een oproep voor meer verrassende plaatjes. Vele reacties kregen we in onze mailbox. Vooral geparkeerde Eenden, maar de winnaar is natuurlijk John Vrijhof (lidnummer 3103) die zichzelf al starend naar zijn motor tegenkwam. Wordt vervolgd!



Beste dames en heren bladenmakers...



Modekatern 'Margriet', juli 2021

Je kunt tegenwoordig geen tijdschrift openslaan of jawel, daar staat-ie alwéér... die eeuwige Eend. Vooral bij de dames- en modebladen lijkt de 2CV het enig mogelijke passende relikwie bij de diverse kledij van modellen in alle soorten, maten en leeftijden.

Leg het ons eens uit, dames en heren art-directors en professionele modefotografen van de Bladenwereld.

Waarom reikt jullie creativiteit niet wat verder dan die immer vrolijk zwaaiende juf, vervaarlijk staand op de voorstoel van een auto, die door de milieueisen eigenlijk helemaal niet meer zo welkom is in een -op de achtergrond- zo schone bosrijke omgeving.

Toegegeven: Héél soms kiest u -als er geen Eend beschikbaar is bij de



fotoshoot- voor een oude VW-bus, een Fiat 500, een Kever, R4, een Mini... of een HY bus, (die schijnt ook tot de verbeelding te spreken) . Maar daar houdt het wel zo'n beetje bij op. Waarom is een (oud) automobiel toch nog altijd zo mateloos populair in de (mode)fotografie? Wat is er mis met een mannequin op een Toyota Aygo, een Opel Kadett, een dikke Audi Cabrio of op een mooie brommer. Binnen het Ei is veel creatieve expertise aanwezig, maar de wondere wereld van het échte bladenvak ontgaat ons, dus willen we graag meer over hun beeldkeuzes weten. Wie heeft er een ingang in dit circuit en weet ons te vertellen waarom die eeuwige fotokeuze zo vaak op onze Eend valt?

Zo verwondert het ons ook dat de ANWB kampioen ook vrijwel maandelijks wel een Eend laat zien in haar publicaties. Logisch: De Wegenwachteend blijft het nostalgische symbool van de ANWB én haar vele leden, dus die koesteren ze.

In de laatste 'Kampioen' is de winnaar van een fotowedstrijd dan ook wéér die Eend, terwijl andere inzenders -naar onze mening- ook prijzenswaardig waren.

De Eend blijft dus ook bij de ANWB het onlosmakelijke symbool van vrijheid. Tot op zekere hoogte natuurlijk, want in de oprukkende Milieuzones, is hij absoluut niet welkom.





In ons onvolprezen tijdschrift 'CITROEXPERT' portretteerde Fred Jansz in zijn serie CITROBELEVING, 2CV kenner bij uitstek en lid of donateur bij diverse verenigingen, **HANS FRIEKE**. Het artikel van september/oktober 2014 meldt dat hij na zijn Eendentijdperk C1 wil gaan rijden, maar pakt bij nader inzien nu toch maar liever de fiets...

Hoe gaat het inmiddels 7 jaar later met Hans?
We zochten hem op in Veldhoven.

Enschede en zijn baan als (buisen)radio technicus bij Philips in Eindhoven, over zijn voorliefde voor de radio boven de televisie. "Nee, een tv heeft hij al lang niet meer." Nadat zijn zelf geknutselde tv het niet meer deed heeft hij bewust geen nieuwe gekocht (of zelf in elkaar gezet). Het kijk- en luistergeld heeft hij toen ook opgezegd.

Over zijn twee 2cv AZ-A types uit 1968 en 1970 in de kleuren respectievelijk Blue Christal en Paille Brulee en zijn vroege olijfgroene Belgische AZ-A 18pk bouwjaar 1963. Zijn 2 jonge eenden uit 1968 en 1970 staan tegenwoordig te pronken in het Eendenmuseum van Edwin Groen in Andijk. Zeven jaar geleden is hij gestopt met Eendrijden. Het was genoeg geweest. Nu 7 jaar later kijkt hij met weemoed terug op zijn tijd als Eendrijder. Bijna 800.000

HANS FRIEKE

een interview

10 augustus 2021

Vandaag togen Jan Brandt en ik richting Veldhoven om een monument in Eenden-land te interviewen: Hans Fricke, inmiddels 89 jaar en al vele decennialang eendrijder, lid van de EEEEC, Eendeï-donateur en volgens velen een wandelende encyclopedie op Eendengebied. Voor mij, leek in Eendenland, is een nieuwe wereld open gegaan en heb ik onder andere geleerd wat een statutaire eend is (een zoveel mogelijk originele oer-eend), wat de verschillen zijn tussen een 18pk en een 4-tje of een 6-je en wat een spoteend is.

Als je bij Hans in het appartement binnentreedt waan je je in een klein museum. Affiches, boeken (veel boeken) en prullaria van en over de Eend. En dan begint Hans te vertellen. Twee uur achter elkaar. Over zijn leven op het gemeentelijke lyceum in

redactie van onze Eikrant krijgt regelmatig hand geschreven brieven van Hans. Een voorbeeld daarvan vindt je elders in onze krant. Over het feit dat soms artikelen van zijn hand geweigerd werden door een redactie kan hij zich nu nog opwinden. Hans heeft nog voldoende spirit in zijn lijf.

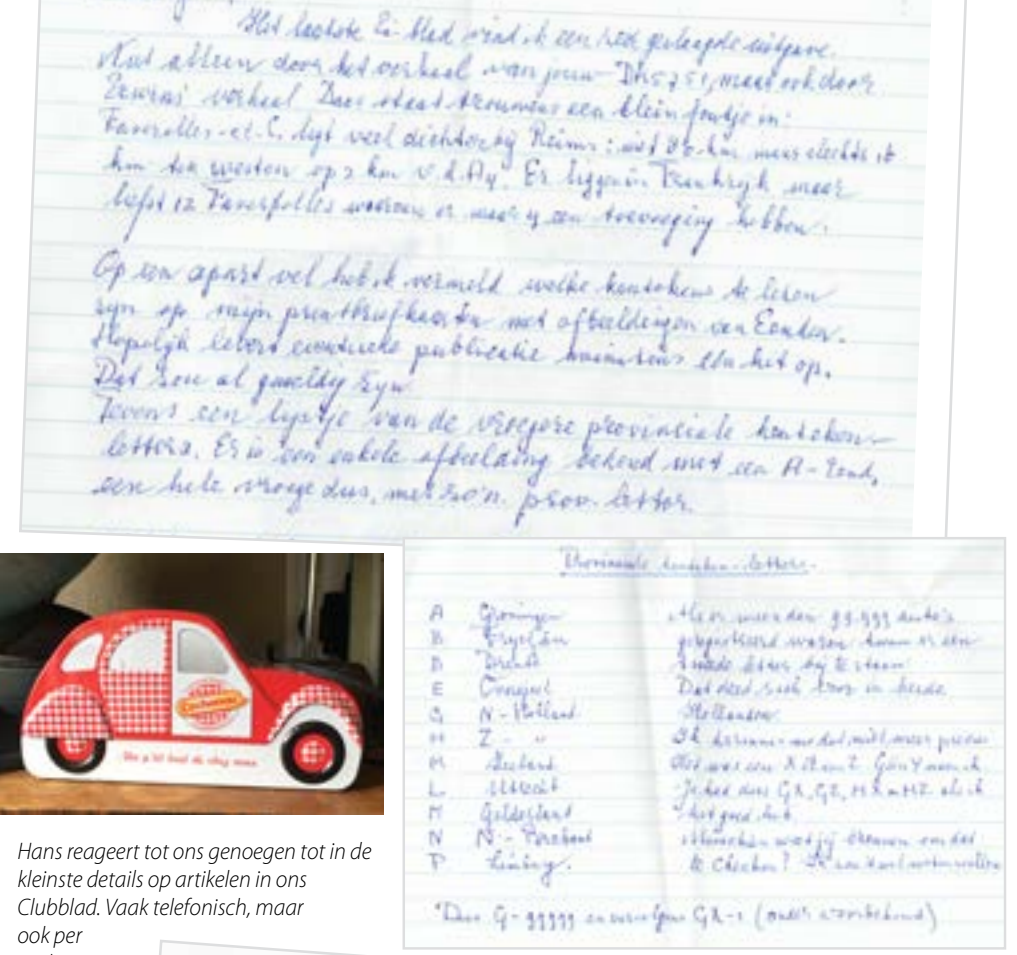
Op mijn vraag, naar aanleiding van zijn brief aan onze redactie over waar Faverolles-et-C ligt, of hij ook een encyclopedische kennis van de topografie van Frankrijk heeft, geeft hij een ontkennend antwoord. Neen, hij heeft geen grote parate topografische kennis van Frankrijk, maar hij is wel een pietje precies en hij zoekt veel op.

Zijn liefde voor de Eend heeft hij echter niet overgedragen aan één van zijn vier kinderen. Ook zijn klein- en achterkleinkinderen delen zijn liefde (nog) niet. Dat deert hem echter niet. Hans vult zijn dagen nu met lezen, puzzelen en schrijven. Een computer heeft hij nooit gehad, zijn schrijfmachine doet momenteel dienst als stoof bij zijn voeten. Na 2 uur praten gaan Jan en ik weer richting randstad.

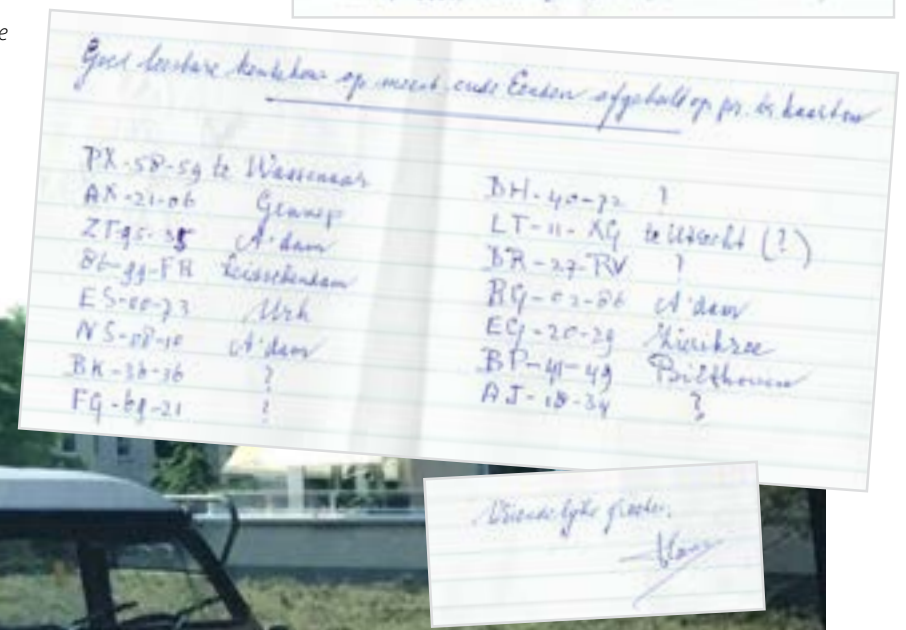
Hans Fricke , een opmerkelijk (eenden)mens in zijn eendenappartement.

Jan Brandt en Jos Simons

Tip aan de evenementencommissie:
Nog een keer een schoolreisje, pardon verenigingsuitje naar het Eendenmuseum in Andijk, als het weer kan ? Dan kunnen we de 18pk's van Hans in levende lijve aanschouwen...



Hans reageert tot ons genoeg tot in de kleinste details op artikelen in ons Clubblad. Vaak telefonisch, maar ook per ouderwetse post!



In memoriam: Annet Scheeres

Annet Scheeres heeft ons definitief verlaten. Ze is op 30 juni dit jaar overleden.

Op 7 juli hebben we haar herdacht in Hilversum, waar vele 2CV vrienden bij aanwezig waren.

Levensgenieter, talentvol, ondernemend, leergierig, behulpzaam, maar vooral altijd belangstellend naar een ander.

Al vanaf de eerste jaren van 't Eendei was Annet een enthousiast sleutelaar. Omdat haar autoliefde vooral uitging naar de 'oudjes' (Ze reed Azam, 18pk en de laatste jaren een AZU-besteleendje, was ze ook een betrokken lid bij collega vereniging de EEEEC. Sleutelen was haar passie en was, zeker in de beginjaren, als sleutelende



vrouw een positieve uitzondering. Annet is slechts 72 jaar geworden. We gaan haar enorm missen



Met verbijstering ervoeren we deze zomer de resultaten van de klimaatverandering. Overstromingen in Limburg België en Duitsland, met trieste nieuwsbeelden waarin we hele huizen, inboedels en (klassieke) auto's in modderstromen ten onder zagen gaan. Natuurlijk zijn mensenlevens belangrijker dan 'blik', maar dit verloren gegane 'blik' waren ook veelal levenswerken van gepassioneerde auto-liefhebbers.

Ook bij de vele branden in Zuid-Europa, ging naast vele hectares bos ook veel ander cultureel erfgoed in vlammen op.

De gemeente Leersum werd deze zomer getroffen door een enorme valwind. Geen huis bleef bespaard en de omgewaaiden bomen richtten veel schade aan.

Zo ook aan de prachtige beige 2CV (troetelnaam Bernadette) van Joke en Jan Louis Kuiper. Restaureren was geen optie meer. Gelukkig



heeft de Eend een prachtige laatste rustplek gekregen: in het Eendenmuseum in Andijk.

GESPOT



Wat hebben dieren toch met Eenden? Dat de poes van onze burens altijd geniet van ons linnen dakje snappen we. Wat is er nou niet lekkerder dan zonnen op zo'n zacht hangmatje.

Van één van onze Haagse leden kregen we deze foto van een reiger, die steevast de buurt verkent vanaf een Eend-dakje. Dat het dakje nat is van de regen deert hem niet, maar waarom voor een lekker visje niet gewoon ergens bij een sloot gaan staan of bij een vijvertje in een achtertuin, zoals reigers plachten te doen?

Binnen het Ei kennen we diverse 'Vogelaars'. Dames en heren vogelspotters, leg het ons uit!

Welkom bij de club!

Sinds de vorige Ei-krant (juni/juli/augustus 2021) hebben zich 3 nieuwe leden aangemeld:

3307 Reinier Eggink, 2CV6 en AK 250
3308 Marike Kwakman, 2CV6 Club
3309 Marchel Kwakman, 2CV6 Club
en 1 donateur
3306 Ton Jansen

Afscheidsfeestje per Eend

Ella, de (tweeling)zus van Jim ging met pensioen als directeur van de Julianaschool in Bilthoven. Als dank voor al haar inzet werd dat afscheid massaal gevierd in De Bilt - Bilthoven. Als oud-Eend-rijdster werden diverse Bilthovense Eend-rijders opgetrommeld om de festiviteiten op te vrolijken.



Draaimolen in Frankrijk

Zou ook leuk staan op de van Helmontstraat...



Op de brancantemarkt



Gezien op de brancantemarkt in Vlaardingen (op 21 aug.) in de kraam van 'Lien's Huus'.

Mini-cursus Eend-herkenning



Grijs is te grijs

Dit artikel is een vervolg op "Over elektrische Eenden en bijtellingen" in de Ei-krant van maart/april/mei 2021.

Het is zover! De donoreend is bij de RDW geweest voor de schouw vooraf en de onderdelen zijn gedemonteerd. Aan de koets is een loodje gehangen dat er absoluut aan moet blijven, want anders ontstaan er problemen bij de RDW bij de definitieve keuring naar een zero emissie auto.

Rood, blauw, groen of geel?

Vraag één is dan: welke kleur moet hij worden? Want het originele grijs is me te grijs. Ik heb al een witte DS en een zwarte Traction Avant, dus graag een felle kleur dit keer. Na beoordelen van diverse kleuren uit de Eendengeschiedenis valt rood af en blauw ook. Groen vindt mijn vrouw niet mooi dus blijft er eigenlijk alleen geel over. En dan niet bleek-laf-geel maar lekker fel. Jaune Mimosa moet het worden.

Maar dan liefst toch met een twist. De spuitrij bij mij om de hoek maakt twee staaltjes, Jaune Mimosa en Jaune Mimosa met daaroverheen een laag met glasparels en daaroverheen weer een laag blanke lak. Als de zon er op schijnt geeft dat een glinsterend effect, maar de kleur verandert niet. Omdat originaliteit niet aan de orde is, (sorry puristen), geef ik dat door. Daarop is de vraag van Sander Aalderink of ik de koets bij mij om de hoek wil laten spuiten. Nu is er wel een gunfactor omdat de bedrijfsleider



getrouwd is met een oud-assistente van mij en mijn DS daar ook gespoten is en omdat de prijs niet veel afwijkt van wat Sander aanbiedt voor enkelvoudig Jaune Mimosa besluit ik dat te doen. Dat betekent natuurlijk wel twee keer een rit naar Wormer met aanhanger om de koets en alle andere te spuiten delen eerst op te halen en daarna terug te brengen. Maar goed, even rondlopen in de werkplaats van 2CV garage in Wormer is een feest op zich. Ondertussen

moet er dan iets besloten worden over de stoelen/banken etc. etc. Wat meehelpt is dat er toevallig een Eend in de kleur Jaune Mimosa in Wormer staat. We kiezen voor stoelen voor dicht aan de zijkant en lichtgeel/beige zoals gezien bij Mehari Club Cassis. Het dak wordt ook geel en in plaats van het kleinere special stuur kies ik voor het grotere model wat ik vroeger in mijn allereerste Eenden had: tweespakig, waarbij de spaken onder een hoek van ongeveer 120 graden staan.

Ophalen en daarna eerste rijervaringen

Momenteel wordt alles opgebouwd en begin september schuift de Eend intern door naar Ruben die de ombouw naar elektrisch voor zijn rekening neemt. In hetzelfde gebouw maar wel een ander bedrijf. Als hij dan af is moet er een keuring bij de RDW nog worden ingepland. Daarna kan ik hem ophalen, inclusief de oude motor. Die wil ik graag hebben want mijn zoon rijdt in een 2CV Special en met de oude motor heb ik reservemotor voor hem. Het volgende artikel zal gaan over de eerste rijervaringen, de taxatie door Steijn taxaties, die mijn andere klassiekers ook al jaren taxeert voor de verzekering. Al met al is het een proces dat

een heel jaar geduurd heeft. Ook de Brexit geeft vertraging. Omdat de eed zwaarder wordt moeten er in de veerpotten zwaardere spiraalveren gemonteerd worden. Deze komen uit Engeland. Konden ze vroeger gewoon met DHL verstuurd worden, nu komen ze per omgaande terug bij het bedrijf omdat er door de Brexit opens allerlei complexe douaneformaliteiten vervuld moeten worden. De levertijd van de accu's is ook verlengd, kortom het is ook een oefening in geduld en nederigheid. **Wordt vervolgd.**

Anton Fennema
(donateur via Fennemacoaches)





Zolang de Eend bestaat, bestaat het fenomeen Toer- en puzzelritten.

Met soortgenoten en geestverwanten gezellig eropuit en op avontuur blijft een feest. Die traditie houdt het Ei 70 jaar later nog steeds in ere. Ook in deze Coronazomer.

Midzomernachtvlucht 2021

Al jaren is het een traditie om in elk laatste weekend van maart, wanneer de klok naar zomertijd gaat, Operatie Nachtvlicht te houden. Vorig jaar kon dat helaas niet doorgaan en ook de tweede poging, het weekend in oktober wanneer de klok weer naar wintertijd gaat, viel in het water. Geen probleem dachten we, doen we het weer gewoon in maart 2021, zoals altijd. Niet dus!

Geleerd van vorig jaar en er niet gerust op dat het dit najaar wél door zou kunnen gaan, besloten we om onze kans nú te grijpen. Zo kwam het dus dat we voor één keer, althans dat hopen we, een Midzomernachtvlucht hadden.

Op zaterdag 19 juni was het zover. Twee dagen voordat het echt midzomer was, kwamen zo'n 20 equipes samen bij pannenkoekenboerderij 't Sonnetje in Maasland. Het was een feest om weer zoveel eendjes op een rij te zien!

Na het nuttigen van een hamburger met friet of een zeer vullende pannenkoek, gingen de teams één voor één van start. Hen wachtte een puzzeltoer midden door het Westland.

Rond elf kwamen de eersten binnendruppelen op 't Ei. De resultaten werden in allerijl door de organisatie gecontroleerd, want er was slecht

weer op komst. Maar liefst drie eersteprijzen konden er worden uitgereikt. Een unicum voor zover wij weten!

Wij als organisatie kijken terug op een geslaagde Nachtvlicht en waren erg blij dat we weer mochten. Ondanks het onweer waar iedereen zo'n beetje last van had op de terugweg naar huis. Inclusief ikzelf. Mijn rechervoet was doorweekt omdat er iets lekte en mijn knokkels wit van het omklemmen van het stuur om maar niet van de Haringvlietbrug af geblazen te worden. Maar volgens vriend en mede-organisator Jean le Feu, zijn eendjes een stuk veiliger dan ze eruitzien. Volgende keer stap ik dus wat relaxter in bij slecht weer.

Simone Bekema



en de Zomertoer 2021

De derde keer is scheepsrecht wordt er vaak gezegd en wat betreft de Zomertoer kwam dat helemaal uit. Na twee wat minder fraaie edities wat betreft het weer, konden dit jaar alle kapjes open. Wat een prachtig weer was het! Dat maakt het allemaal toch nét even iets leuker.

Dit jaar gingen we terug naar Fort van Asperen als startpunt. Daar zijn we drie jaar geleden de allereerste editie gestart om een deel van de Lek en Linge route te rijden. Toen reden we langs de Linge, nu langs de Lek.

De route voer ons over kleine dijkweggetjes, door idyllische dorpjes waar het leek of de tijd had stilgestaan en natuurlijk veel water. Van de rivier de Lek, maar ook allerlei uiterwaarden en andere plassen. Meestal sta je er niet zo bij stil, maar Nederland is eigenlijk best wel mooi. Het voelde een beetje als vakantie!

Tussendoor werd er nog uitgebreid gepicknickt. En gekletst natuurlijk. Over eenden, dyane's,

curssussen, een maiden voyage naar de Provence en wat al niet meer. Het was leuk om te zien dat zo'n simpele auto die eigenlijk voor de Franse boer was ontworpen, zoveel jaar na dato nog jong en oud kan laten glunderen.

Over glunderen gesproken, we waren ontzettend verrast door de supermooie film die Dietrich en zijn dochter hebben gemaakt van de Zomertoer. Met hulp van een drone en een go pro camera, hebben ze een heuse speelfilm gemaakt. Je vindt hem op de Facebookpagina van 't Ei of op de Flickr pagina.

Je snapt dat de lat nu wel erg hoog ligt! Zowel qua weer als de vastlegging van de toer. Laten we hopen dat we dit volgend jaar kunnen evenaren.

Jacqueline en Simone

Dit plaatje is geplukt uit "DE LACH" een 'fout' en ondeugend blad 'voor mannen' wat verscheen tussen 1924 en 1972. In een volgend nummer meer >





In de vorige editie van dit blad startten we met de rubriek 'accessoires' en dan vooral de accessoires gemaakt door de honderden bedrijfjes, die begin jaren vijftig duizenden verbeteringen en versieringen produceerden om de 'kale' Eend verder aan te kleden.

Onze zoektocht in oude auto-tijdschriften gaat gestaag door en in de komende nummers ga je er dus nog véél meer over lezen.

Op deze pagina nog wat plaatjes van Eend-verfraaiingen gemaakt door Citroën zelf en de accessoirehandel maar ook uitvindingen en knutselacties van Eend-rijders in opslag 1.



En wat is dit nou weer voor origineel Eend-accessoire?



Jan Brandt geeft weer plankgas (2)

Over perfect lopende Eend-motortjes

Bij de Burton car company, u weet wel die boys and girls uit Zutphen die het 2CV-gebeuren op een hoogst professionele manier wensen te benaderen, is het algemeen bekend dat er soms wel 25% verschil zit in de eerste motortestbank-resultaten van ogenschijnlijk twee identieke "pasgeboren" 602cc (2CV6) blokjes!! Vanwege dit vreemde feit wordt daar dan ook elk blokje apart afgeregeld als het gaat om sproeierbezetting en ontsteking, voordat ie vers in het vooronder van een Burton, dan wel een Eend, dan wel eendachtige wordt gemikt.



Omdat ik dus niet de beschikking heb over al dat kekke high tech Burton motorblok test-speelgoed, moet ik doen met ouderwetschen (oeps...zo nu blijkt niet meer zo courante) boekenkennis, nieuwerwetschen (moeilijk te vinden) internetkennis, gezond verstand, dappere experimenteer-zin en vooral "rechtervoetgevoel" en dat kost zeker te weten heel veel meer tijd en testkilometers voordat het gewenste resultaat eindelijk bereikt is...maarre...het is absoluut niet ondoenlijk!!



Het mooie is nu dat de feitelijke handeling tot het verkrijgen van dit zo door mij gewenste "rechtervoet-geluk" een bezigheidje is dat amper tien minuten tijd in beslag neemt en met die feitelijke handeling bedoel ik niets meer dan "sproeiertje eruit en daarna ander sproeiertje erin". Het mooie is dan tevens dat precies de grootste "boosdoener-sproeier" toevallig de makkelijkst verwisselbare sproeier is, zeer toegankelijk gemonteerd aan óf de zij(buiten) kant van de carburateur bij de (oudere) enkeltraps carburateurs óf aan de voor(buiten)kant bij de (jongere)dubbeltraps carburateurs.

Voor het verwisselen van een hoofdsproeier, gemonteerd op de bodem van de vlotterkamer, moet "het dak" van de carburateur even worden verwijderd... uiteraard iets meer werk maar ook nog steeds geen "rocket science"!! Overigens wellicht nog ten overvloede maarre... het woord "sproeier" is eigenlijk best wel een behoorlijke techno-linguistische miskleun, want een "sproeier" sproeit namelijk helemaal NIET!!

Als de zuiger in ons brave brulboxertje "naar beneden, richting krukas" beweegt dan ontstaat er een onderdruk in de carburateur. Die onderdruk zorgt ervoor dat er benzine als het ware uit de carburateur wordt gezogen en wordt meegesleurd door die langstromende lucht en via de openstaande inlaatklep de cilinderruimte in wordt geleid om tot ontbranding te worden gebracht. De taak van de carburateur is het over het gehele toereengebied ons brave brulboxertje het meest ideale benzine luchtmengsel te vreten te geven. Die hoeveelheid "meegesleurde" benzine wordt door onze Solex carburateur geregeld door twee en soms ook drie VASTE sproeiers. Een zogenaamde vaste sproeier is in feite niets anders dan een soort van messingkleurig "boutje" met in het midden een heel nauwkeurig geboord gaatje. Door dit gaatje wordt een heel precies afgemeten hoeveelheid benzine doorgelaten en daarna meegevoerd met de



door de carburateur stromende lucht. Op deze, heel makkelijk met een schroevendraaier verwisselbare messingkleurige "sproeiers", staat een getal dat de diameter van het sproeiergaatje aangeeft. Des te hoger dit getal des te groter "het sproeiergaatje" en des te meer benzine kan worden aangezogen... en andersom.

Voor de latere types 2CV6, uitgerust met de Solex 26/35 CSIC/SCIC dubbeltraps carburateurs, zijn er bij Burton kant-en-klare complete sproeiersets te koop waarmee je zelf makkelijk naar eigen smaak en wijsheid je sproeierbezetting kan inregelen. Voor de enkeltraps carburateurs van de oudere types, respectievelijk de 425cc 12 en 18pk tjes en de 2CV tjes vier en zes van ergens voor 1980 ligt dit dan helaas weer een stukje moeilijker. Dit zijn meestal carburateurs van het type Solex 26 & 28IBC (12 en 18pk eendjes) en 34PICS (2cv4 en 2cv6). Er komen nog meer "smaken" voor... 30PICS, 32PICS en zelfs een monsterlijk grote 40PICS... maar deze types, allemaal van dezelfde opzet, zijn zwaar in de minderheid.

Echter, hoewel er dus in principe geen nieuwe sproeiersets voor deze carburateurs zomaar van de plank te plukken zijn, is het gelukkig niet helemaal kommer en kwel, want er zijn namelijk door de jaren heen ontegelijk veel verschillende maten van die bewuste stationair/overgangssproeiers gemonteerd in al die drie meest voorkomende 2CV solex carburateurs. Deze carburateurs zijn tweedehands in ruime mate voor handen in "Citro-land"....EN...deze sproeiers blijken ook nog eens, in zo mogelijk nog meer uiteenlopende maten, gemonteerd te zijn in bijna dezelfde 34PICS Solex carburateurs gebruikt op luchtgekoelde Volks-wagen boxer en luchtgekoelde Porsche Motoren.

Aangezien ik in mijn riante "loopbaan" als 2CV-piloot in de goeie ouwe tijd van de jaren tachtig en negentig nog weleens een Eendje ter demontage cadeau kreeg, heb ik een leuk voorraadje aan gare 28IBC en 34PICS carburateurs weten op te bouwen. Dientengevolge heb ik aan al die dooie carburateurs een leuk setje aan stationair/overgangs- en hoofdsproeiers overgehouden, waar ik lekker mee heb lopen experimenteren.

Wat hoofdsproeiers betreft is de originele fabrieks "smaakdichtheid" nog enigszins beperkt... in 28IBC carburateur voor de 18pk zijn uitsluitend maatje 125 sproeiers gemonteerd en in de 34PICS carburateurs (oude 2CV4 en 6) vinden we als hoofdsproeiers de maten 155, 160 en 165 gemonteerd. Na een heleboel experimenteerwerk meen ik nu wel redelijk content te zijn met een 135 (één met een modelbouwboortje opgeboorde 125) hoofdsproeier voor de 18pk en een 160 hoofdsproeier voor in het 507cc vijfje.

Wat het vijfje betreft ben ik in het begin heel dom en wild bezig geweest door zelfs een, achteraf echt veels te groot gebleken, 185 (een grof opgeboorde 155) te monteren, toen ik nog niet door had hoe het in het moderne loodvrije benzine tijdperk in elkaar stak aangaande het correct beoorden van bougieneuzen.

Wat ik toen nog niet doorhad en waar ik dus pas achterkwam na het lezen van dat yankee dragster artikelje, dat is het feit dat bij de moderne benzines de bougieneus zelfs bij een gestoord te rijk mengsel gewoon WIT blijft, als in wit bij een te arm mengsel volgens de oude manier van beoordenen.

Ofwel...een witte bougieneus is "old school gedacht" een "oh jee" veels te arm mengsel... en dus... "old school gedacht" monteer je vervolgens een (verkeerde) nog veel grotere sproeier... gevolg... parelende zeiknatte niet meer vonkende bougies, een benzineverbruik als een dragonder en er even totaal niets meer van snappen... arrrgghh!! enne...die "er even niets meer van snappen periode" heeft best wel lang geduurd....en...ik heb zelfs er bijna aan toegegeven dat de "blijf met je poten van de standaard afstelling-brigade af" wellicht toch gelijk had!

Eh...BIJNA...maar ook niet meer dan dat!! Mijn "aha-erlebnis" kwam toen ik in datzelfde yank tank artikelje de verlossende passage onder ogen kreeg hoe hedentendage een bougie dan wel goed te beoordenen. De kleur van de Bougieneus doet er dus nu, in schril contrast met vroegah, totaal niet meer toe!!!! Die blijft er, tenzij je het wel heel erg bont maakt (als je je hoofdsproeier met een drillboor te lijf gaat!!), altijd WITTIG eruit zien!.....

Waar je nu naar moet kijken is het kleurverloop op de massa-elektrode. De massa-elektrode is het boogvormig stukkie "ijzer" welke vastzit op het schroefdraadgedeelte van de bougie en welke boven de centrale elektrode "hangt". De centrale elektrode zit geïsoleerd ingekapseld in de bougieneus. Tussen deze beide elektrodes, waartussen de bougievonk overspringt, hoort een speling te zitten van 0.6mm. Als het benzineluchtmengsel ideaal is dan is de massa-elektrode aan de voet, waar dus het schroefdraad begint, een beetje zwartig...maar dan weer NIET zodanig zwart dat er ROET aan je vingers blijft zitten als je vinger over die massa elektrodevaet haalt. Zit er afveegbaar roet op het

schroefdraadgedeelte van de bougie dan hebbie een te rijk mengsel!! Als alles in orde is dan is het kleurverloop op die massa-elektrode zodanig dat op de plek waar die in een bochtje overgaat richting naar pal boven de centrale elektrode, deze geleidelijk overgaat van zwart naar lichtbruin/lichtgrijs... ofwel pal boven de centrale elektrode moet de massa-elektrode deze lichte bruin/grijs tinten vertonen....en dit zijn dan wel weer dezelfde kleuren die...in the good old days....de bougieneus had!!! Zucht....het is allemaal, achteraf bekeken, zo simpel!!!!

Met deze kennis van zaken ben ik derhalve met hernieuwde moed wederom aan het experi-menteren geslagen....en toen was het snel een tevens vooral ook heel aangenaam "kat in het bakkie" omdat ik eindelijk wel controle had over wat ik aan het doen was.

Dit was ook het moment dat ik tot het besef kwam dat de remedie van mijn "rechtervoet-pijn" zo gezegd niet lag aan foute (te kleine) hoofdsproeiers maar vooral toch aan die kleine messing krenge... de stationair/overgangssproeiers... gemonteerd aan de zij/buiten/ gaspedaalkant van de Solex carburateurs.

Wat de hoeveelheid aan "smaken" wat deze sproeiers betreft, gemonteerd als combinatie stationair-overgangs- sproeiers in de 28 IBC (425cc 12/18pk) en de 26/35 dubbelpoorts (late 2CV6) carburateurs, en als "solo-overgangssproeiers" in de 34PICS (vroegere 2cv4/6) carburateurs is Citroën/solex echt behoorlijk "wild" bezig geweest....

Ik ben ze tegengekomen van maatje 39 tot 55!!!! Die kleine 39 kwam ik tegen in een dubbelpoorts carburateur van de echt schandalig irritant rijdende Ami 8 1978 van mijn vriendje Ben. Die heb ik vervangen voor een nu wel zachtzovende 49!!

In mijn heilige 18PK'tje heb ik de originele rusteloze en vooral lusteloze 42 vervangen voor een nu eindelijk wel heerlijk zachtzovende en ozo fijn aan mijn rechtervoet hangende 55!!! Wat het benzineverbruik betreft.... "pas de probleme"...braaf 1op19... 1op20... zoals dat gewoon is voor dit soort eendjes!! Het enige waar je rekening mee MOET houden als je dit doet is dat je het stationairmengsel even opnieuw moet afstellen. Omdat je een grotere stationair/ overgangssproeier gemonteerd hebt MOET je het stationairmengsel afstelschroefje "een slagje of wat" indraaien wil je brave boxertje weer rustig stationair lopen!!!

Voor het ex 435cc en nu 507cc viertje/vijfje besteelendje vond ik echter het grootste "citro-maatje 55" nog net niet goed genoeg...Hiervoor heb ik uiteindelijk mijn sproeierheil gezocht in "luchtgekoelde volkswagenland" (Hot Rod in Doesburg) die een heel uitgebreid arsenaal aan fonkelnieuwe sproeiers voor de Solex 34PICS op de plank hebben liggen. Een 65 stationairsproeier voor een volkswagen 1600cc viercilinder boxer doet nu dienst als 65 overgangsspoer voor mijn 34PICS en ook deze ingreep heeft geleid tot een heerlijk "rechtervoetgevoel" plus dito prestatie's ..EN...net zo belangrijk....twee hele fraaie en schone "Greta-vriendelijke" (NGK) bougie'tjes!!!

Mijn laatste carburatieaanpassing betreft het monteren van, toegegeven niet echt lekker goedkoop zijnde (80 euries per stuk), high performance luchtfilters van het bekende merk K&N in plaats van de standaard 2CV luchtfilters zowel bij het 18pk'tje als bij het Vijfje.

Bij beide Eendjes maakte ik gebruik



van zogenaamde herbruikbare oliebadfilters i.p.v. die niet echt geweldig voor het milieu zijnde wegwerp luchtfilters. Nu is een oliebadfilter trouwens ook niet helemaal milieu-kek omdat je deze eens in de zoveel tijd met benzine moet schoonmaken en daarna voor een correcte werking een tijdje in een motoroliebadje moet onderdompelen en vervolgens weer laten uitdruipen. Niet écht een schoon en fris klusje! En dus op het internet maar weer eens geneusd of dat toch niet anders kan...en tja....wat goed is voor een formule één racewagen is ook goed voor een "formule Een(d) racewagen. Die zogenaamde "high performance air intake filters" van K&N hebben de prettige eigenschappen dat ze slechts om de 100 000 km schoongemaakt behoeven te worden en vooral dat ze simpelweg minder weerstand bieden bij het aanzuigen van de buitenlucht!!

Wat ik ook heel aangenaam vind is dat ik onder de motorkap van het Vijfje niet meer tegen dat oerlelijke en (vind ik) hopeloos in de weg zittende blikken luchtfilterhuis hoeft aan te kijken. Bij het 18pk'tje (en oudere 2CV'tjes) zit het luchtfilter zo fraai simpel en elegant direct op de carburateur gemonteerd met als heel prettige consequentie dat je altijd alle ruimte van de wereld er om heen hebt zonder eerst die "domme blikken of bij de latere zesjes plasticen doos" te moeten demonteren.... oh ergernis der ergernissen!!



Het probleem met het kiezen/vinden van het juiste strak op je 2cv-carburateur passende K&N filter is dat er wat maatvoering betreft zo ontegenwoordig veel te kiezen valt. Bij het 18pk'tje is het de kunst om een los filter te vinden die precies onder het metalen luchtfilterdoppie past.. of... je neemt er eentje uitgerust met een eigen bling metalen doppie en boort daar vervolgens een gaatje in om hem dan op het originele luchtfilterplankje (met carterventilatie aansluiting) te bevestigen. Staat niet origineel..(nou en??) maar wel heel kek (vind ik) en het gretig klokkende luchtslurpende aanzuigegeluid is (vind ik) geweldig. Petite problème is dat ik nu even nergens meer het typennummer kan vinden...grrrr

Bij het viertje/vijfje/zesje uitgerust met de enkelvoudige 34 PICS carburateur is het allemaal in zoverre veel makkelijker vanwege het feit dat deze carburateurs ook in zeer

royale getale gemonteerd zijn op VW kevers enne in "Keverland" is het als het gaat om zogenaamde "performance parts" echt heel veel meer te vinden dan in "Eendenland". Ofwel....K&N filtertje RA-055V past perfect met

benodigde carterventilatie aansluiting zo op je 34PICS eendencarburateur... en ook hier geldt weer... welk een schoon en compact aangezicht met een oceaan van direct en makkelijk toegankelijke sleutelruimte erom heen... PLUS...wederom een o zo smakelijk aanzuigegeluid!!!

Afijn....tot zover dit verhaal, wat ik als hoogst noodzakelijk geestelijke gezondheids-coronatijdverdrijf ooit begin vorig jaar begonnen ben en nu toch maar eens tot een eind moet laten komen.... maar niet zonder deze KNOERT van een kanttekening dat dit verhaal slechts een/mijn mening is en dus absoluut niet een uitvloeisel van absolute en ultieme kennis mijnerzijds, integendeel!!!! Ik hou me derhalve van harte

Moraal van dit verhaal:
Om een fijn "rechtvoet-geluk" te krijgen kun je o.a.de sproeiers in je carburateur verwisselen. Voor latere types 2CV6 zijn er kant-en-klare sproeiersets te krijgen. Maar wat nu als je een oudere eend hebt? Ook dan kun je zo'n sproeier-setje gebruiken, want er zijn in de loop van de tijd vele verschillende maten sproeiers in die oude eendjes gemonteerd. Een andere optie is zelf een sproeier (een beetje) uitboren of je geluk beproeven bij collega luchtgekoelde motoren merken, zoals VW en Porsche. Werkt ook prima!
Naast de sproeiers kun je ook nog je luchtfilter vervangen. Bijvoorbeeld door een high performance K&N filter die ook voor Kevers wordt gebruikt. Niet goedkoop, maar het levert je naast betere prestaties ook meer ruimte om te sleutelen op.



Voor tips, advies en hulp rij je op zaterdag natuurlijk altijd gewoon even naar 't Ei. Voor de Hagenezen onder ons is dat sinds kort héél eenvoudig: Gewoon de borden volgen... (Foto: Jan Naezer)



Vlak voor de zomervakantie zijn we gestart met een heuse EI-BAR-STRIPPENKAART! Uniek vormgegeven en héél handig: je koopt je strippenkaart voor 5,- 10,- euro, of een veelvoud daarvan, bij het Magazijn en kan daarna direct aan de overzijde terecht bij de bar voor je favoriete hapje of drankje! Er zijn al aardig wat strippenkaarten over de toonbank gegaan en de ervaringen zijn tot nu toe positief!



Leonardo Michelangelo Flaminio

"Vorm moet functioneren"



Flaminio Bertoni

Beeldhouwer, tekenaar, architect en auto-ontwerper.



Flaminio werd geboren in Masnago, Italië op 10 januari 1903 in een doorsnee arbeidersgezin. Zijn vader was kleermaker en zijn moeder deed het huishouden en maakte zijn leven af en toe behoorlijk zuur wat betreft de keuzes die hij maakte. (Op zich moeten we haar dankbaar zijn, anders hadden we nooit in de 2cv gereden in zijn huidige vorm en had hier een ander artikel gestaan)

pakte zijn koffers en vertrok naar Frankrijk.

Frankrijk, met name Parijs, was in die jaren het centrum van auto-onderzoek, waar innoverende ideeën leidden tot de creatie en ontwikkeling van de 'hedendaagse' auto.

Hij ontmoet Lucien Rosengart, die hem voorstelt aan één van zijn

Flaminio laat een aantal schetsen en ontwerpen aan André zien, die zwaar onder de indruk was. Flaminio gaat gelijk aan de slag bij Citroën om studieervaring op te doen. Dit is echter niet het moment waar zijn liefdesrelatie met Citroën begint. Na een tijdje besluit hij weer terug te gaan naar Varese, waar hij zijn eigen ontwerpstudio Carrozzeria opent.

en met zijn Giovanna naar Parijs te verhuizen.

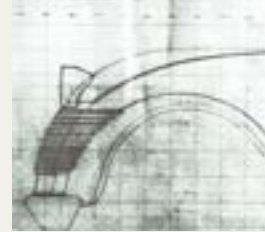
Hij solliciteerde eerst bij SICAL, Société Industrielle de Carrosserie de Levallois-Peret. Het bedrijf was onderaannemer en toeleverancier van Citroën en produceerde spanten voor de carrosserieën. In juni 1932 werd hij, nadat hij weer was opgemerkt door een Citroën-ingenieur, definitief aangenomen in Javel.

Citroën stond toen al bekend als een innovatief bedrijf, maar had voortdurend een tekort aan cashflow. Toch kreeg Flaminio de opdracht een compleet nieuw ontwerp te bestuderen. Dat werd de TA. André Citroën nam een grote gok en investeerde een aanzienlijke som eigen geld voor de ontwikkeling van dit nieuwe model.

Voor het eerst in de auto-ontwerpgeschiedenis, hanteert Flaminio de driedimensionale ontwerp-methode. Het eerste echte beeldhouwde 3D schaalmodel van plasticine materiaal was een feit. Wat hij te danken had aan zijn inzicht en ervaring als beeldhouwer. Dat was een totaal nieuwe ontwikkeling in de autoproducerende wereld.

Naast zijn drukke werkzaamheden voor Citroën nam Bertoni ook driffig deel aan allerlei teken- en beeldhouwtentoonstellingen. Eén en ander kostte hem zoveel tijd dat Giovanna hem in 1936 verliet. Had hij maar naar zijn moeder geluisterd.. In samenwerking met de heer André Lefèbvre, (is een andere keer aan de beurt) ook een jonge en zeer getalenteerde (luchtvaart) ingenieur bij Citroën, ontwikkelde Flaminio

lees verder op de achterpagina >



Flaminio had een passie voor schilder- en beeldhouwkunst en bewonderde in het bijzonder het werk van Leonardo da Vinci en Michelangelo. Zijn grootste tijdverdrijf was tekenen en boetseren. Flaminio ontwikkelt zich tot een briljant kunstacademie student en volgt ook een technische opleiding.

In 1918 gaat hij als leerling-ontwerper naar Carrozzeria Macchi. Dit bedrijf was gespecialiseerd in het ontwerpen van auto's, bussen, trams, treinen, wagons en de bijbehorende houten wielen die eronder werden gemonteerd.

Op een dag verscheen Flaminio op zijn werk met een groot model van een carrosserie wat hij thuis had gemaakt. Het was laag en aerodynamisch, zo futuristisch dat zijn Macchi-collega's hem begonnen te plagen dat het meer op een vliegtuig dan op een auto leek. Bertoni voelde zich onbegrepen en keerde dezelfde dag terug naar huis,

goede vrienden: André Citroën. (Lucien Rosengart 1881 - 1976 was een Franse ingenieur. Soort van technisch wonderkind. Hield zich in de beginjaren '20 bezig met rijtuigen en groeide mee met de technische opmars van het autotijdperk. Hij begon al op 12-jarige leeftijd als monteur, op 24-jarige leeftijd was hij eigenaar van een machinewerkplaats in Belleville en had verschillende patenten op zijn naam staan. Maar dat terzijde)

Carrozzeria floreerde wel, maar de reden dat hij snel terugkeerde naar Parijs was dat hij hopeloos verliefd was geworden op Giovanna. Althans, de reden was zijn moeder, die de jonge Giovanna afkeurde. Ze drong aan dat haar zoon met een nicht zou trouwen. Zo ging dat blijkbaar vroeger in Italië.

Flaminio was dat huwelijks-geregel van zijn moeder een beetje beu geworden en besloot in 1931 zijn ontwerpstudio Carrozzeria te sluiten



"Vorm moet functioneren"

een volledig metalen, uit één stuk zelfdragende "Monocoque" carrosserie. Aanzienlijk lichter en 'veiliger' dan de gedeeltelijk houten voertuigen in die tijd.

Helaas, hoewel aangekondigd als een triomf met de baanbrekende voorwielaandrijving, was de ontwikkeling van het TA model zo duur geworden dat Citroën er failliet aan ging. Wellicht heeft de levensstijl van André ook iets bijgedragen aan het faillissement, aangezien de levensgenieter regelmatig in het casino te vinden was en graag z'n vrije tijd met losbandige dames doorbracht.

Enfin, Citroën wordt daardoor in 1936 overgenomen door bandenfabrikant Michelin. De innovatieve ontwerplijn met Pierre Michelin als algemeen directeur word door de Franse bandenman doorgezet. Citroën verkocht uiteindelijk zo'n 760.000 exemplaren van de Traction Avant, wat het model tot een behoorlijk succes maakte.

Wat niemand toen kon vermoeden was dat de 2 top managers van Citroën, Pierre Michelin in 1937 en Pierre Boulanger in 1950 beide zouden verongelukken in zo'n TA

Het volgende project ontstaat door het alom bekende idee van het rieten mandje met 50 eieren op een hobbelpad enz enz enz...

De TPV. Wie nu de uiteindelijke bedenker van het idee was, daar zijn verschillende redacteurs het niet helemaal over eens. Pierre Boulanger zou op het idee gekomen zijn, maar volgens een andere versie zou Pierre Michelin het bedacht hebben en Boulanger gevraagd hebben de mogelijkheden te besturen. André Citroën zelf kan het niet geweest zijn, die lag al een tijdje op Cimetière Montparnasse.

Wat we wel zeker weten is dat voor het ontwerp van de TPV-koets Flaminio toegevoegd werd aan het team en verzocht werd in de boetseerafdeling plaats te nemen.

Toen de WOII onaangenaamheden losbarstten werd Flaminio door de bezetter ervan beschuldigd te hebben meegewerkt aan het goed functioneren van Citroën. Hij moest zelfs korte tijd in de gevangenis doorbrengen, maar werd vrijgesproken. Het TPV project was vlak voor het uitbreken van WOII stopgezet

en al het materiaal verborgen of vernietigd voor de bezetters. Onder andere zijn er een aantal proto's teruggevonden op een dichtgemetselde zolder in La Ferté Vidame. U weet wel, het Michelin testdomein.

Flaminio concentreerde zich de rest van WOII op schetsen en ontwerpen. Snel na de oorlog hervatte Citroën het project opnieuw. De rest van het TPV verhaal moeten alle Ei leden na 85 jaar zo zoetjes aan wel kunnen dromen!

Flaminio reed in de TPV jaren op een BMW B12 motorfiets. Jawel met een 2 cilinder luchtgekoelde boxer motor.... Toeval?

Het motortje van onze A-typjes is geheel aangepast door Walter Becchia en Lucien Gerard. Walter Becchia had het motor project na de oorlog overgenomen. Het eerste TPV prototype was voorzien van een gietijzeren watergekoelde 2 cilinder. Dat moest anders volgens Walter. Veel lichter en die waterkoeling zorgt alleen maar voor ellende.

Om inspiratie te krijgen zou Walter Becchia het motorblok van de BMW B12 van Flaminio geheel hebben gedemonteerd en geanalyseerd ten tijde hij de 2CV-motor herontwierp. Wellicht toch geen toeval.



Bertoni omringde zich met vele collaga's die zijn bedrijfsfilosofie waardeerden:

Van Lefèbvre, Henri Dargent tot Robert Opron, aan wie hij de opvolgende leiding van het team later toevertrouwde. Een formidabel team dat de wereld absolute meesterwerken van stijl en functionaliteit heeft gegeven.

*Bertoni zijn motto :
Vorm moet functioneren.*

De behoefte aan gebruik boven de schoonheid van elk onderdeel, zelfs als dat laatste essentieel is. Comfort is gemaakt van gemak, functionaliteit en tevredenheid. Met name wat betreft de stoelen en rijcomfort. Hiermee hadden ze de essentie van Citroën-stijl gevonden die nog jaren lang erna werd gehanteerd.

Flaminio Bertoni



In 1961 ontwierp Bertoni zijn laatste auto, de Ami 6. Bertoni zelf vond de Ami 6 zijn beste ontwerp.



Naast auto's ontwierp Flaminio in 1935 ook een bus, die vanuit de cabine voor de bestuurder beter uitzicht zou hebben. Wie kent deze niet van de Frankrijkvakanties? De multifunctionele 'Belphégor' vrachtwagen type 350 tot 850. Succesvol als personenbus, véhicules des sapeurs-pompiers, Citroën dépannage, vracht, Kiep, paarden, ladder, sleep, markt, verhuis, tank, bak etcetera-wagen.

Flaminio had ook enige bemoeienis bij Sud Aviation, tegenwoordig Aerospatiale, een helikopter producent. Een eerbetoon aan het genie van Citroën is te zien in het Air and Space Museum, op de luchthaven van Bourget, waar een SA 321 Super Frelon wordt tentoongesteld. Aan de binnenzijde van de cabine op de cockpitdeur zit een 'openingshendel'. Die hendel is ontworpen door Flaminio Bertoni. Precies dezelfde deurhandel waar de AMI6 mee rondrijdt. Ongeëvenaard.

Flaminio vond op de één of andere manier ook de tijd om tussendoor



architectuur te studeren; hij behaalde zijn diploma in 1949.

Hij maakte ook carrière als kunstenaar en nam deel aan tal van tentoonstellingen in Frankrijk en Italië, die tweemaal werden bekroond met de eerste prijs voor tekenen en beeldhouwen op de Parisian International Free Art Show in '53 en '54.

In 1956 patenteerde Bertoni een nieuw snelbouwsysteem om razendsnel huizen te bouwen, dat in de praktijk werd gebracht in St. Louis, Missouri USA. In slechts honderd dagen werden duizend huizen gebouwd.

Op verzoek van UNESCO exposeerde hij in 1956 drie van zijn sculpturen op de Olympische Spelen in Melbourne.

Het imposante monument voor de gevallen op het Piazza della Repubblica in Varese werd gedeeltelijk gebeeldhouwd door Bertoni.

Veel te jong, in zijn 61ste levensjaar, 7 Februari 1964 overlijdt Flaminio in Parijs.

**Bijzondere man
die Flaminio Bertoni.**

Je hoeft niet gelijk bloemen op z'n graf te gaan leggen, maar als je in je TA, 2CV, Ami6 of DS stapt, mag je best wel eens aan hem denken.

Erwin Wittenberg